Boden- und Wohnungsverhältnisse in Duisburg

von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Weltkriege

Abhandlung

zur Erlangung

des Grades eines Doktors der Wirtschaftswissenschaften

der

Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät

der

Rheinischen Friedrich Wilhelms-Universität zu Bonn

vorgelegt von

Walter Reichardt

aus Duisburg

1939

Druckerei und Verlag wissenschaftlicher Werke Konrad Triltsch, Würzburg-Aumühle

Angenommen auf Bericht
des Professors Dr. A. Spiethoff.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Inhaltsverzeichnis.

Seite

I. Teil: Geschichtlicher Überblick über die Entwicklung der Stadt 1

II. Teil: Stadterweiterung und Bebauungspläne.
1. Bevölkerungsbewegung 16
2. Natürliche und künstliche Grundlagen und Hemmungen der Stadterweiterung 26
3. Zusammenlegungen und Umlegungen 31
4. Straßenanlage, Bebauungspläne und Fluchtlinienfestsetzung und ihr Zusammenhang mit der landwirtschaftlichen Flureinteilung 32
5. Zweckviertel 45
6. Stadterneuerung 49
7. Alleen, Grünanlagen, Hausgärten 53
8. Eingemeindungen 54
9. Wasserversorgung 57
10. Kanalisation 59
11. Beleuchtung 63
12. Verkehrsmittel 65
13. Träger der Stadterweiterung 68
14. Bodenbesitzverhältnisse und Bodenhandel 70
15. Ergebnisse des II. Teils 78

III. Teil: Hausformen und Bauordnung.
1. Landwirtschaftliche und Bauparzellierung 80
2. Offene und geschlossene Bauweise 83
3. Hausformen der verschiedenen Bevölkerungsklassen 84
4. Hausgrundrisse, Stockwerks- und Wohnungsteilung 86
5. Bauordnungen 95
6. Baugewerbe und Hausbesitz 108
7. Kapitalgeber 116

IV. Teil: Wohnverhältnisse.
1. Wohndichte 121
2. Gesundheitliche Beschaffenheit der Wohnungen 123
3. Aftermieter 125

V. Teil: Miete und Kosten.
1. Miete 127
2. Aufbaukosten 140
3. Straßenkosten 143
4. Bewirtschaftungskosten 149
5. Grundrente 154
6. Bodenpreise 163
Schlußbetrachtung 171

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41546405_0028

I. Teil.

Geschichtlicher Überblick über die Entwicklung der Stadt Duisburg.

Über die Gründung der Stadt Duisburg fehlt jegliche Kunde. Es wird angenommen, daß schon in vorrömischer Zeit in dem Winkel zwischen Rhein und Ruhr eine germanische Siedlungen bestand. Fest steht nur, daß Duisburg im frühesten Mittelalter merowingischer Fürstensitz gewesen ist. Um die Burg, die später königliche Pfalz wurde, siedelten sich im 10. und 11. Jahrhundert die Bürger an. Da die Stadt am Rheinufer lag, entwickelte sie sich bald zu einer blühenden Handelsstadt. Ihre Handelsbeziehungen erstreckten sich vom Oberrhein bis nach Friesland. Unterstützt wurde diese Entwicklung durch die Gunst der deutschen Kaiser. Heinrich II. gründete in Duisburg eine Münze und Barbarossa gestattete die Abhaltung von zwei Märkten von je vierzehntägiger Dauer.

Durch die Veränderung des Rheinlaufes um 1275, bei welcher sich der Strom ungefähr zwei Kilometer von der Stadt entfernt ein neues Bett grub, und durch die 1290 erfolgte Verpfändung der bis dahin freien Reichsstadt an die klevischen Fürsten, sank Duisburg zu einem unbedeutenden Landstädtchen hinab, dessen Bürger sich vornehmlich durch Ackerbau ernährten. Die Grenzlage, die einst Duisburgs Blüte hervorgerufen hatte, brachte der Stadt jetzt nur Verwicklungen in kriegerische Wirren und häufige Besetzung durch fremde Truppen.

Die Vereinigung der klevischen Lande mit Preußen, die endgültig 1666 erfolgte, bedeutete für die Stadt den Beginn einer neuen Aufschwungsperiode. Eingeleitet wurde diese durch die Wiederaufnahme der Schiffahrt. Da die Stadt seit 1275 nicht mehr unmittelbar am Rheine lag, mußten die Schiffe, um an die Stadt heranzukommen, die Ruhr und den damals noch in die Ruhr mündenden Dickelsbach herauffahren. Die Anlegestelle war lange Jahre in der Nähe des Schwanentors. Erst als die Schiffe größer wurden, und der Dickelsbach keine ausreichende Fahrrinne mehr bot, wurde die Anlegestelle an die Ruhr verlegt, unweit der heutigen Brücke nach Ruhrort. 1674

richtete man die sogenannte Börtschiffahrt ein, ein regelmäßiger Schiffahrtsdienst zwischen Duisburg, Nymwegen und Arnheim. An einem bestimmten Wochentage gingen die Schiffe nach Holland ab, ohne Rücksicht darauf, ob sie volle Ladung hatten oder nicht. Die Regelmäßigkeit dieses Schiffsverkehrs machte die Börtschiffahrt bald zum beliebtesten Verkehrsmittel am Niederrhein; sie bewirkte, daß Duisburg sich zum größten Umschlagplatz am ganzen Strom entwickelte und daß der Handel aufblühte. Von weit her kamen die Fuhrwerke, um gewerbliche Erzeugnisse aller Art, Eisenwaren aus dem Bergischen, Bausteine, Kalk und andere Güter nach Holland zu verfrachten. Als Rückfracht brachten die Schiffe Kolonialwaren, Webwaren, Zucker und späterhin auch Tabak mit. Durch den Handel mit diesen Erzeugnissen entstanden in Duisburg in jenen Jahren die Anfänge der Textil-, Zucker- und Tabakindustrie.

Zu derselben Zeit erfolgte auch die Gründung der Universität Duisburg durch den Großen Kurfürst (1665). Die Anstalt hat jedoch nie größere Bedeutung erlangt und ist in der napoleonischen Zeit eingegangen.

Das Aufblühen des Handels und der Industrie hatten eine dichtere Besiedlung der alten Stadt zur Folge. Auch außerhalb des Mauerrings entstanden jetzt neben dem alten Ratsdorf Düssern Siedlungen, die die Keimzellen der heutigen Stadtteile Neudorf und Neuenkamp wurden. Im Jahre 1770 siedelte Friedrich der Große am östlichen Rand der Feldmark eine Reihe pfälzischer und hessischer Bauern an, die in langer mühevoller Arbeit das Heideland in Ackerboden verwandelten. Eine ähnliche Ansiedlung in der Rheinau — das heutige Neuenkamp — geht auf das Jahr 1746 zurück. Auf die bauliche Entwicklung der Altstadt hat die absolutistische Stadterweiterungsperiode keinen Einfluß gehabt.

Die napoleonischen Kriegswirren brachten der Stadt unter mancherlei Kriegslasten den vollkommenen Ruin des blühenden Gewerbes. Da die Industrien meist Überseeprodukte verarbeiteten, wurden sie durch die Kontinentalsperre brachgelegt und erlitten großen Schaden. Doch auf die Dauer konnte der Unternehmungsgeist und die Tatkraft der Bürgerschaft nicht gebrochen werden. Nachdem die Kriegsschäden einigermaßen geheilt waren, ging die gesamte Entwicklung der Stadt wieder mit Riesenschritten vorwärts.

Diese Entwicklungsperiode wurde eröffnet mit dem Abbruch der Stadtmauern (1830—40) und dem Bau des Rheinkanals. Durch diesen Kanal, der 1831 vollendet wurde, erhielt die Stadt wieder eine direkte

Verbindung mit dem Rheinstrom. Die Börtschiffe konnten jetzt bis an die alte Stadt heranfahren und der Umschlagsverkehr vollzog sich jetzt am Zollamt vor dem Marientor in nächster Nähe der Stadt. 1844 wurde der Ruhrkanal vollendet. Dieser Kanal verband den Rheinkanal mit der Ruhr und bildete so eine bequemere Verbindung zwischen den beiden Flüssen als die bei Ruhrort gelegene Ruhrmündung. Der später noch stärker werdende Konkurrenzkampf zwischen den beiden Hafenstädten, der schließlich zur Eingemeindung Ruhrorts führte, hat zur Anlage des Kanals wesentlich beigetragen. Der Aktienverein, der diesen Kanalbau unternahm, bezweckte damit, den Kohlenhandel, der in Duisburg bisher eine untergeordnete Rolle spielte, zu beleben. Wenn auch dieses Ziel nur zum kleinen Teil erreicht worden ist, so hat doch der Rhein-Ruhrkanal, aus dem sich der heutige Außen- und Innenhafen entwickelte, wesentlich zu der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt beigetragen.

1846 erhielt Duisburg den Anschluß an die Köln-Mindener Bahn, dem 1862 der an die Bergisch-Märkische und 1870 der an die Rheinische Bahn folgte. Es wurden nicht nur Personenbahnhöfe errichtet, sondern auch das Hafengelände und das Hochfelder Rheinufer mit Bahnanschlüssen versehen. Nach der Verstaatlichung des preußischen Eisenbahnnetzes in den 80er Jahren, wurden die beiden Bahnhöfe der Bergisch-Märkischen und Köln-Mindener Bahn abgebrochen und an ihre Stelle 1886 ein Hauptbahnhof errichtet. Der Bahnhof der Rheinischen Bahn (an der Strecke Essen-Nord—Krefeld) erhielt die Bezeichnung Duisburg-Hochfeld-Süd.

Die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Duisburg im 19. Jahrhundert beruht im wesentlichen auf ihrer vorteilhaften Verkehrlage. Die Nähe des Ruhrkohlenbeckens, mit dem die Stadt durch mehrere Eisenbahnlinien und durch die allerdings nur sehr beschränkt schiffbare Ruhr verbunden war, sowie die Lage der Stadt am Rhein, bildeten für die Schwerindustrie den günstigsten Standort. So entstanden in den 50er Jahren die ersten Hüttenwerke, denen bald Walzwerke, Stahlwerke und Maschinenfabriken folgten. Neben der Eisenindustrie ließ sich die chemische Industrie in Duisburg nieder. Auch die alten Duisburger Industriezweige, insbesondere die Tabak- und Textilindustrie, nahmen einen starken Aufschwung. Schon 1867 bestanden in Duisburg an größeren Werken (vgl. Verw.-Bericht 1867, S. 8):

3 Eisenhütten mit 9 Hochöfen,
4 Eisenwalzwerke,

2 Maschinenfabriken,
1 Kupferhütte,
2 Gelbgießereien,
1 Fabrik feuerfester Steine,
1 Gußstahl-Hammerwerk,
1 Brückenbau-Anstalt,
4 Schiffswerften,
1 Drahtweberei,
4 Dampfsägewerke,
3 Dampfmühlen.

Daneben bestanden an kleineren Betrieben:

1 Zuckerfabrik,
8 Tabaksfabriken,
2 Mechanische Webereien,
2 Baumwollspinnereien,
7 Chemische Fabriken,
4 Seife- und Lichterfabriken,
3 Gerbereien

und mehrere Brauereien und Destillerien.

Infolge dieser industriellen Entwicklung war die Bevölkerungszunahme der Altstadt sehr stark.

1825 hatte Duisburg		6 408	Einwohner			
Diese Zahl stieg	1830 auf	7 005	„	+ 597	+ 10,8%	insges. + 7039 od. 109,8 % in 30 Jahren
	1835	8 095	„	+ 1 090	+ 15,5%	
	1845	10 607	„	+ 2 512	+ 31,0%	
	1854	13 447	„	+ 2 840	+ 26,7%	

Noch stärker war der Zuwachs in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts.

Im Jahre 1861	hatte die Stadt	18 400	Einwohner			
„ „ 1870	„ „ „	28 600	„	+ 10 200	+ 55,4%	Zuwachs ohne Eingemeindg. + 74500 od. 404,8 % in 40 Jahren
„ „ 1880	„ „ „	40 500	„	+ 11 900	+ 41,6%	
„ „ 1890	„ „ „	58 100	„	+ 17 600	+ 43,4%	
„ „ 1900	„ „ „	92 900	„	+ 34 800	+ 59,8%	
„ „ 1910	„ „ „	221 800	„	+128 900	+138,7%	

Die bauliche Ausdehnung der Altstadt begann schon in den 40er Jahren. In den 30er Jahren waren die Stadttore niedergerissen worden und dann Stück für Stück die Mauern verschwunden. In dem folgenden Jahrzehnt begann langsam die Bebauung der Straßen an der Stadtmauer (bes. die Ober- und Untermauerstraße). Aber auch

außerhalb des alten Mauerringes wurden jetzt die ersten Häuser errichtet, so vor dem Stapeltor und dem Kuhtor. Während sich hier meist wohlhabende Bürger ansiedelten, ließen sich die kleinen Handwerker und Gewerbetreibenden im Stadtteil Öderich nieder. Dieser Stadtteil liegt innerhalb des alten Mauerringes zwischen der Beeckstraße, der Schwanenstraße und dem Hafen. Eine Bebauung dieses Bezirks war in früheren Jahren nur an den hochgelegenen Rändern erfolgt, da außer diesen das Gelände recht tief lag, und es leicht überschwemmt wurde. Durch den Neubau des Ruhrkanals (1840—44) aber war ein teilweiser Hochwasserschutz eingetreten, so daß man jetzt an die Bebauung des ehemaligen Garten- und Weidelandes gehen konnte.

In den 60er Jahren dehnte sich die Bebauung in den Außengebieten weiter aus. Es wurden einmal die Straßen des nördlichen Dellviertels bebaut (Tauben-, Wall-, Gold-, Musfeldstraße und Dellplatz) und dann die Straßen westlich der Altstadt. (Heerstraße nördlicher Teil, Au-, Breite-, Charlotten-, Krefelderstraße).

Bis gegen Ende der 60er Jahre ging die Stadterweiterung ringförmig vor sich. Sie erstreckte sich im wesentlichen über das von den beiden ersten Bebauungsplänen (1841, 1850) aufgeschlossene Gelände, das durch folgende Straßen begrenzt ist: Am Stapeltor im Osten, Pulverweg, Marien-, Merkator-, Kremerstraße. Dazu kommt im Westen das Gebiet zwischen dem Außen- und dem Holzhafen (verbreiterter Dickelsbach) und der Zirkelstraße.

Um 1865 beginnt neben der Erweiterung in der Nähe der Altstadt die Ausdehnung der Vororte. Von den Vororten der Stadt Duisburg sind die ältesten: Düssern, Neudorf und Neuenkamp.

Düssern (im nordöstlichen Stadtgebiet) wird schon in Urkunden aus dem 12. und 13. Jahrhundert erwähnt, ist aber nach der neueren Forschung bedeutend älter[1]). Das Dorf bestand aus einem Nonnenkloster, das 1243 in die Stadt verlegt wurde, und aus einigen Bauernhöfen. Den überwiegend ländlichen Charakter hat Düssern bis zur Jahrhundertwende behalten. Eine nennenswerte Erweiterung des alten Dorfes fand hier erst nach 1900 statt, während die Bebauung des Kaiserbergviertels um 1890 begann.

Neudorf war im Jahre 1770 auf Veranlassung Friedrichs des Großen gegründet worden. Ursprünglich waren hier elf Bauern ansässig. Um die Mitte des 19. Jahrhunderts ist Neudorf noch eine ganz

---

[1]) vgl. Averdunk-Ring, Geschichte der Stadt Duisburg, Essen 1927, S. 1 ff.

unbedeutende Ortschaft. Erst die Niederlassung der Industrie (beginnend um 1860) ließ diesen Stadtteil aufblühen.

Neuenkamp nordwestlich des Hafens ist ebenfalls eine friedericianische Gründung (1746). Eine Erweiterung der kleinen bäuerlichen Gemeinde hat kaum stattgefunden. Nur die Javastraße ist in den 80er Jahren entstanden im Zusammenhang mit den Versuchen, hier Kohlen zu fördern; als diese Versuche fehlschlugen, stockte die Erweiterung ganz, sodaß kurz vor dem Kriege Neuenkamp noch zum großen Teil ein ländliches Aussehen hatte.

Kaßlerfeld in der Nähe der Ruhrbrücke nach Ruhrort, einst ein linksrheinisch gelegenes römisches Kastell, bestand ursprünglich aus dem Fährhaus und einigen Bauernhöfen. Noch 1870 war Kaßlerfeld eine kleine Siedlung von rund 700 Einwohnern. Erst die Errichtung von Ziegeleien in diesem Gebiet, die Hafenbauten und die Zunahme des Verkehrs auf der Ruhrorter Straße haben hier eine stärkere Besiedlung herbeigeführt.

Hochfeld und Wanheimerort im Süden sind neue Gründungen. Auf einer Karte von Duisburg aus dem Jahre 1735 sind beide Orte noch nicht verzeichnet. Das Gebiet von Wanheimerort war noch bis 1842 bewaldet; im Hochfelder Gebiet gab es einige wenige Bauernhöfe, von denen der Musfeldhof (heute Eisenbahngelände zwischen dem Krummenhack und der Düsseldorfer Straße) der größte war. Die Besiedlung des Hochfelds (ursprünglich ein Flurname) begann erst um 1850 gleichzeitig mit der Niederlassung der Industrie am Rheinufer. Sie ging teils von Norden her vor sich (Werthauser-, Rechts-, Links-, Paradies-, Engelstraße), teils begann sie in der Nähe des Brückenplatzes, an der Hochfeldstraße und am Immendahl.

Die Besiedlung Wanheimerorts begann Ende der 70er Jahre an der Wanheimerstraße (Glaser-, Schmiede-, Schlosserstraße).

Die Einwohnerzahlen der einzelnen Vororte betrugen im Jahre 1861:

Altstadt	12 823	Einwohner
Feldmark	2 416	„
Düssern	1 242	„
Neudorf	1 009	„
Neuenkamp	427	„
Kaßlerfeld	572	„
Gesamt	18 489	„

Bei dieser Aufstellung, die dem städtischen Verwaltungsbericht von 1863 entnommen ist, fehlen Hochfeld und Wanheimerort ganz. Selbständige Vororte mit diesen Namen gab es noch nicht. Die in

dem späteren Hochfeld wohnenden Bürger sind unter „Feldmark" angeführt. Wanheimerort war noch unbesiedelt.

1864 betrugen die Einwohnerzahlen der Vororte:

			Zunahme gegen 1861	
Feldmark	3 120	Einwohner	704	= + 29,1%
Düssern	1 339	„	97	= + 7,8%
Neudorf	1 288	„	279	= + 29,4%
Neuenkamp	472	„	45	= + 10,5%
Kaßlerfeld	656	„	84	= + 14,5%
Altstadt	13 881	„	1 058	= + 8,2%
Gesamt	20 756	„	2 267	

Die Stadterweiterung in den Vororten vollzieht sich bis 1878 (Bebauungsplan für Hochfeld und Neudorf) fast ausschließlich an den unaufgeschlossenen und unausgebauten alten Verkehrs- und Feldwegen. Sie schreitet also im Gegensatz zu der verhältnismäßig geordneten Erweiterung in der Nähe der Altstadt nicht ringförmig, sondern radial vorwärts. Während hier, in der Nähe der Stadt, überwiegend Mittelstandswohnhäuser gebaut werden, entwickeln sich die Vororte fast ganz zu Arbeiter-Wohnvierteln. Die Nachbarschaft der Schwerindustrie am überschwemmungsfreien Hochfelder Rheinufer hat Hochfeld zu einer reinen Arbeitervorstadt werden lassen. Ebenso sind in Neuenkamp und Kaßlerfeld fast nur Arbeiterhäuser gebaut worden.

Auch Neudorf war noch 1905 bis auf einen kleinen Teil an der Mülheimerstraße Arbeiter-Wohngebiet. Mit der Abwanderung der Industrie, die um diese Zeit begann, änderte sich — besonders im östlichen Neudorf — die Art der errichteten Häuser. Die neu errichteten Häuser enthielten abgeschlossene, gute Wohnungen, die von Beamten, Lehrern usw. bezogen wurden. Das Gebiet nördlich der Mülheimerstraße ist überwiegend mit Mittelstandswohnhäusern bebaut worden, ebenso Düssern bis auf einen kleinen Teil an der östlichen Düssernstraße. Wanheimerort dagegen ist reines Arbeiterwohngebiet.

Ausgesprochene Villenviertel entstanden in Duisburg nicht. Landhausmäßig bebaut wurden z. T. schon in den 70er und zu Beginn der 80er Jahre Teile der Düsseldorfer- und Mülheimerstraße. Erst nach 1905 begann die landhausmäßige Bebauung im Gebiet nördlich der Mülheimerstraße (Kaiserbergviertel; Kaiser Wilhelm-, Schweizer- und die angrenzenden Straßen).

Die Einwohnerzahlen sind seit dem Ende der 60er Jahre nicht mehr für die einzelnen Stadtgebiete getrennt, sondern nur noch für

die Gesamtstadt festgestellt worden. Es ist deshalb nicht möglich, hier Einwohnerzahlen der einzelnen Stadtbezirke anzuführen, zumal die einzelnen Stadtteile allmählich zusammenwuchsen. Die Vororte, die sich am stärksten entwickelt haben, sind Hochfeld einschl. Wanheimerort und Neudorf. Nicht viel nach steht diesen Düssern (insbes. Gebiet südlich der Köln-Mindener Bahn), während Neuenkamp und Kaßlerfeld in der Entwicklung sehr zurück bleiben.

Die Ausdehnung der Stadt im 19. Jahrhundert erforderte eine Reihe von Maßnahmen gesundheitlicher und technischer Art. Diese begannen nach dem deutsch-französischen Krieg. Im Jahre 1875 erhielt Duisburg eine Pferdebahn, die die benachbarten Bahnhöfe der Bergisch-Märkischen und Köln-Mindener Bahn (seit 1886 den Hauptbahnhof) mit der alten Stadt (über die Königstraße) und mit dem benachbarten Ruhrort (über die Ruhrorterstraße) verband. In den folgenden Jahren wurde diese Linie durch die Mülheimerstraße bis zur Stadtgrenze (Monning) verlängert. 1896—99 wurde das Unternehmen elektrisiert und zwei neue Linien gebaut, die das stark angewachsene Hochfeld mit der Altstadt und dem Bahnhof verbanden. Die eine dieser Linie führte über die Werthauserstraße ins westliche Hochfeld, die andere durch die Wanheimerstraße zum Bahnhof Duisburg-Hochfeld Süd.

Von den Einrichtungen gesundheitlicher Art ist besonders das Wasserwerk zu nennen, das 1875 an der Ruhr erbaut wurde. Dieses Werk speiste die alte Stadt und die dichter besiedelten Erweiterungsgebiete (Dellviertel, Hochfeld) mit Wasser. Das Rohrnetz wurde später dem Fortschritt der Bebauung entsprechend ausgebaut. 1883 wurde auch die Nachbargemeinde Ruhrort an das Duisburger Wasserwerk angeschlossen. Ein Gaswerk besaß Duisburg schon seit 1863, während das Elektrizitätswerk erst 1903 gebaut wurde. Ende der 80er Jahre erhielt Duisburg eine neuzeitliche Schwemmkanalisation. Bis dahin war ein großer Teil der Stadt oberirdisch entwässert worden. 1886 wurde der Schlachthof gebaut und damit ein alter Plan verwirklicht. Schon 1865 war der Plan zur Errichtung einer solchen Anlage erwogen worden; doch unterblieb der Bau, da es an einer gesetzlichen Handhabe fehlte, die Metzger zur Benutzung des Schlachthofes zu verpflichten. In demselben Jahr wird der neue Hauptbahnhof errichtet.

Besonderen Wert legte die Stadt auf den Ausbau der Häfen. Nachdem diese in den 80er Jahren kommunalisiert worden waren, wurden die alten Anlagen vergrößert und ein neuer Hafen — der Parallelhafen — in der Rheinau errichtet.

Die starke Bevölkerungszunahme der Stadt im 19. Jahrhundert stellte an den Verwaltungsapparat Anforderungen, deren Bewältigung außerordentliche Schwierigkeiten bereiteten. Es galt nicht nur die gesetzlichen und technischen Grundlagen für die Stadterweiterung zu schaffen und den Straßen- und Wohnungsbau zu überwachen, sondern es traten daneben eine ganze Reihe anderer Fragen in den Vordergrund, die auf eine Lösung drängten. Besonders dringend wurde für Duisburg von Jahr zu Jahr die gesundheitliche Frage. Die Entwässerungsanlagen in der dichtbebauten Altstadt, die völlig unzureichend waren, bildeten eine dauernde Gefährdung des Gesundheitszustandes der Einwohnerschaft. Die Bekämpfung von Seuchen, die durch Handel und Schiffahrt in die Stadt verschleppt wurden, war infolge dieser Verhältnisse außerordentlich schwierig. Wiederholt wurde die Stadt von der Cholera und den Pocken heimgesucht, und in den niedrig gelegenen Stadtteilen trat nach jedem Hochwasser das „kalte Fieber" auf. Um hier abzuhelfen, wurden umfangreiche Deich- und Schleusenbauten nötig. Besonders große Anforderungen, sowohl an die Verwaltungstätigkeit als auch an den Geldbeutel der Stadt, stellte der Straßenbau. Aber auch alle anderen Verwaltungszweige, das Schulwesen, das Armenwesen, die gesamte Polizei, das Steuerwesen usw. nahmen einen Umfang an, daß man sie nur mit einer zahlreichen, gut geschulten Beamtenschaft hätte bewältigen können. Außerdem stand man Aufgaben gegenüber, wie sie die Verwaltung noch nie zu lösen gehabt hatte. So fehlte neben geeigneten Kräften und ausreichenden Geldmitteln auch noch die Erfahrung.

Nur so ist es zu erklären, daß die Gemeinde wichtige Aufgaben, die nur sie selbst für die Allgemeinheit befriedigend hätte lösen können, der privaten Tätigkeit überließ. Doch hat die Stadt für diese privaten Anstalten immer das größte Interesse gezeigt, und sie nie vollkommen frei schalten und walten lassen. In einem Falle geschah die private Gründung erst auf wiederholte Anregung der Stadt hin (Gaswerk), ein Zeichen dafür, daß diese wohl das Bedürfnis erkannt hatte, ihr aber zum Eingreifen die verfügbaren Geldmittel und die nötige Erfahrung fehlten, oder, daß sie das Risiko scheute. Die Mitglieder dieser so entstandenen Unternehmungen waren meist Bürger der Stadt.

Ein Ersatz für die fehlende städtische Tätigkeit bezüglich technischer Einrichtungen bildete also in der liberalen Zeit z. T. der Unternehmungsgeist Privater. Hier ist das Versagen der Stadt infolgedessen nie so stark zum Ausdruck gekommen. Jedoch auf wohnungs- und bodenpolitischem Gebiet, in das kein anderer als die städtische

Verwaltung ernstlich eingreifen konnte, sind damals Versäumnisse gemacht worden, deren Folgen noch heute nicht ganz beseitigt sind. In erster Linie ist hier zu nennen die völlige Vernachlässigung Hochfelds und z. T. auch Neudorfs in baulicher Beziehung. Weder ein Bebauungsplan noch irgendwelche sonstige baupolizeiliche Aufsicht bestand in dem sich stark entwickelnden Hochfeld in der ersten Hälfte der 1860er Jahre. Selbst als 1864 ein Bebauungsplan veröffentlicht wird, geht das wilde Bauen noch ganz ungehindert weiter ein ganzes Jahrzehnt hindurch. Die Industrie setzt sich über die neue Regelung hinweg, und die Verwaltung fügt sich völlig ihren Wünschen. Ebenso hat das Fehlen einer zielbewußten städtischen Bodenpolitik bis nach 1900, sowie das Fehlen von Zweckvierteln bis 1901 für die Wohnungsverhältnisse im Erweiterungsgebiet nachteilige Folgen gehabt.

Was die Stadt bezüglich der Stadterweiterung in der liberalen Zeit getan hat, beschränkt sich im allgemeinen auf das Allernotwendigste. Man hatte 1841 einen Bebauungsplan veröffentlicht, der neben der Regulierung der Altstadt ein größeres Gebiet südöstlich und westlich der Altstadt für die Bebauung vorsah. 1862 wurde die erste Bauordnung erlassen. Als die Bebauung der Außenviertel zunahm, stellte man Straßendurchbrüche her, um den neuen Bezirk an die Altstadt anzuschließen. Aber trotz dieser Maßnahmen wuchs die Stadterweiterung der Verwaltung über den Kopf. Während im Dellviertel und im Öderich, den ersten Erweiterungsgebieten, die Stadt für erträgliche Zustände betreffs der Entwässerung und des Straßenausbaus sorgte, unterblieb in dem abgelegenen Hochfeld jeder Straßenausbau und der Bau einer Entwässerungsanlage. Es bildeten sich hier, wo in gänzlich unaufgeschlossenem Gelände in kurzer Zeit zahllich Arbeiter-Wohnhäuser entstanden, Zustände heraus, die für den Gesundheitszustand der Bevölkerung eine dauernde Gefährdung waren. Im Stadtteil Neudorf ging die Entwicklung ähnlich, wenn auch nicht ganz so ungünstig vor sich.

Wie wenig die Behörden mit einer Ausdehnung der Stadt, wie sie tatsächlich stattfand, gerechnet hatten, zeigt sich besonders hier in Neudorf. Nachdem der Bebauungsplan für das Dellviertel entworfen worden war, glaubte man für Jahrzehnte genug getan zu haben. Die städtische Verwaltung hielt die Industrie aus diesem Gebiet möglichst fern und wies sie nach Neudorf, wo auch mehrere Maschinenfabriken, Textilwerke und dgl. sich niederließen. Sogar eine Kohlenzeche war hier errichtet worden; sie ging aber aus Mangel an abbaufähigen Flözen bald wieder ein. Nach wenigen Jahren setzte aber auch in diesem Teil der Feldmark vom Bahnkörper der Köln-Mindener Bahn

ausgehend die Bebauung ein, und es entstand eine ganz unerwünschte Mischung von Wohn- und Fabrikstraßen. Bis dieser Fehler wieder einigermaßen gut gemacht war, vergingen Jahrzehnte. 1914 sind die Mehrzahl der Werke nach anderen Standorten abgewandert; doch gibt es heute noch in Neudorf eine Reihe kleinerer Fabrikbetriebe, die das Stadtbild wesentlich beeinträchtigen.

Viel zu spät begann die Stadt mit der Festsetzung von Bebauungsplänen für diese Stadtbezirke. Der erste Plan für Hochfeld wird 1864 von der Aufsichtsbehörde genehmigt. Aber auch jetzt findet in diesem Stadtteil eine geregelte Bebauung noch nicht statt. Große Teile des Bauplans konnten nicht zur Ausführung gelangen, weil die sich rücksichtslos ausdehnende Industrie sich über alle gegebenen Fluchtlinien hinwegsetzte und die Bebauung völlig störte. Dadurch wurde dieser Stadtteil vom Rheine abgeschnitten und die Anlage verschiedener vorgesehener Straßen und Plätze unmöglich. Die städtische Verwaltung war nicht in der Lage, eine tatsächliche Überwachung der Bautätigkeit durchzuführen, und so wurde die damals noch oberirdische Entwässerung so gestört, daß einige Straßen überhaupt nicht mehr entwässert werden konnten, und das Wasser auf ihnen stehen blieb. Die Stadt mußte einen neuen Bebauungsplan entwerfen, der 1878 veröffentlicht wurde. In demselben Jahre erhält auch Neudorf seinen ersten Bebauungsplan.

Während die erste Stadterweiterung im Dellviertel ringförmig war — das Gebiet, das aufgeschlossen wurde, bildete mit Ausnahme des Dickelsbachtales und der Gegend am Maibüschchen (Südufer des Hafens) einen Ring um die ganze Altstadt — ging die bauliche Entwicklung in den Außenbezirken radial nach den Verkehrsstraßen vor sich. Die neuen Viertel (insbes. Neudorf, Düssern, Hochfeld) standen ursprünglich und stehen teilweise 1914 noch in keinem baulichen Zusammenhang mit der alten Stadt; sie bildeten vielmehr Erweiterungszentren für sich.

Während die mangelnde Initiative der städtischen Behörden — und nicht zuletzt der bewilligenden Stadtverordnetenversammlung — in der liberalen Zeit für die bauliche Entwicklung der Stadt manche Schäden gezeitigt hat, hat der private Unternehmungsgeist bei vielen notwendig werdenden technischen Einrichtungen die öffentliche Tätigkeit ersetzt und oft die Grundlage geschaffen, auf der eine spätere tatkräftigere Kommunalpolitik aufbauen konnte. Die schwierige Tätigkeit der Gründung, Kapitalbeschaffung und Inbetriebsetzung technischer Einrichtungen mit ihren ersten Fehlschlägen und Enttäuschungen übernahm der private Unternehmer. Die städtische Verwaltung

erwarb die Anlagen dann, wenn ein gewinnbringender Betrieb gesichert war und führte diesen weiter. So sind die Hafenanlagen samt den Bahnanschlüssen und Verladeeinrichtungen, Anlagen, die in erster Linie den Aufschwung der Stadt und den Wohlstand der Bürger zur Folge hatten, Gründungen privater Gesellschaften. Daneben ist besonders das Gaswerk zu erwähnen, das 1863 von einem Aktienverein ins Leben gerufen wurde. Auch die gesamten Straßenbahnen Duisburgs sind private Gründungen. Sie blieben bis 1925 in ihren wichtigsten Linien rein private Unternehmen. Das Unternehmertum hat sich so wesentliche Verdienste um die Entwicklung der Stadt erworben.

Einen wesentlichen Einfluß hat die private Initiative auf die Gestaltung des Bebauungsplanes gehabt. Die großen Baublocks, die von der Verwaltung vorgesehen waren, sind in den allermeisten Fällen auf Antrag anliegender Grundbesitzer durch Straßen aufgeteilt worden. Die Ausgestaltung der Stadt mit Grünanlagen und die Bepflanzung der Stadt mit Bäumen ist zum großen Teil der Tätigkeit des Duisburger Verschönerungsvereins zu verdanken. Ein ganz besonderes Verdienst hat sich dieser Verein mit der Bepflanzung des Düssernschen Berges (heute Kaiserberg) erworben. Hierdurch wurde der an der Ostgrenze der Stadt gelegene sandige Hügel in einen Park verwandelt, der eine Erholungsstätte für die gesamte Bürgerschaft wurde. Auch an der Erneuerung der Altstadt hat eine private Gesellschaft wesentlichen Anteil gehabt. Einer der wichtigsten Straßenzüge der Altstadt, die Münzstraße, ist durch diese Gesellschaft hergestellt worden. Ebenso ist die 1872 gegründete gemeinnütize Aktienbaugesellschaft, deren Tätigkeit für das Arbeiterwohnwesen der Stadt von großer Bedeutung war, eine rein private Gründung.

Erst spät hat die städtische Verwaltung auch dem Wohnungswesen ihr Interesse zugewandt. In den 1860er Jahren bemühte sich zwar der damalige Bürgermeister um die Gründung eines gemeinnützigen Bauvereins. Leider fanden seine Bestrebungen keinen Anklang bei der Bürgerschaft, und die Gesellschaft kam nicht zustande. In den 1870er Jahren weist der Bürgermeister in den Verwaltungsberichten immer wieder auf die Notwendigkeit hin, für die stetig zunehmende Arbeiterschaft gesunde und billige Wohnungen zu schaffen, und die damals lebhaft einsetzende Bautätigkeit der Industrie ist zum großen Teil auf diese Anregungen zurückzuführen. Doch war man in jener Zeit noch weit entfernt von einem zielbewußten Eingreifen der Stadt in das Wohnungswesen. Die Behörden hatten wohl die Wichtigkeit dieses Teilgebietes der Verwaltungstätigkeit erkannt,

hüteten sich aber, irgendwie ernstlich die Baufreiheit anzutasten, wozu ihnen ja auch fast jede gesetzliche Ermächtigung fehlte.

Schon einige Jahre nach dem deutsch-französischen Krieg, mehr aber noch in den 1880er Jahren ist in der Kommunalpolitik Duisburgs ein Umschwung festzustellen. Die Gemeinde sucht immer mehr die Einrichtungen, die der Allgemeinheit zu Gute kommen, in ihre Hand zu bringen, und Maßnahmen, die die Gesamtheit der Bürger betreffen, selbst in die Wege zu leiten. Diese Umstellung ist nicht so sehr durch die Erkenntnis entstanden, daß die Privattätigkeit solche Aufgaben oft nur unzureichend erfüllen kann, als dadurch, daß die Regierung wichtige Gebiete des öffentlichen Lebens den Gemeinden zur Regelung überließ und ihnen zu dieser Betätigung die gesetzlichen Grundlagen in die Hand gab, die dem Unternehmer fehlten. Wesentlich sind hier für das Wohnungswesen die Auswirkungen des Fluchtliniengesetzes von 1875 und verschiedene das Wohnungswesen betreffende Regierungs-Polizeiverordnungen. Dazu kam zusammen mit dem wirtschaftlichen Aufschwung die finanzielle Erstarkung der Gemeinden, die die materielle Vorbedingung für eine kräftigere Kommunalpolitik gab.

Eingeleitet wurde dieser Zeitabschnitt in den 1870er Jahren durch die Kommunalisierung des Gaswerks und die Einrichtung des Wasserwerks. Ende der 1880er Jahre kam die Übernahme der Hafenanlagen und der Ausbau eines modernen Entwässerungssystems dazu. Auch auf wohnungspolitischem Gebiet griff die Stadt jetzt stärker ein. Das wilde Bauen, das in den Außenbezirken immer noch üblich war, wurde in den 1890er Jahren ganz unterbunden. Der Anschluß an die Kanalisation und die Wasserleitung wurde zur Pflicht gemacht. Auf den Straßenausbau wurde jetzt mehr Wert gelegt und Einrichtung sowie Unterhaltung der Bürgersteige gefordert.

Doch sind es zuerst rein technische Aufgaben, die die Stadt in Angriff nimmt. Eine eigentliche städtische Wohnungs- und Bodenpolitik beginnt erst um 1900. Im Jahre 1898 erwarb die Stadt die Mitgliedschaft des Rheinischen Vereins für Kleinwohnungswesen und die des Duisburger gemeinnützigen Bauvereins, deren Kreditfähigkeit dadurch gestärkt wurde. In demselben Jahre wurde in der Stadtverordneten-Versammlung beschlossen, daß die Stadt zur Förderung der Arbeiterwohnverhältnisse von 41 Straßen in den Außengebieten die Hälfte der Straßenkosten und der Kanalbaukosten übernehmen solle. An die Bebauung dieser Straßen wurden gewisse Bedingungen geknüpft. Um dieselbe Zeit begann die Stadt auch mit dem Bau eigener Arbeiterhäuser.

Dem Wohnbedürfnis des Mittelstandes kam die Stadt durch Errichtung von Zweckvierteln entgegen. Die Bauordnung von 1901 enthält nur Bestimmungen über die Art der Bebauung, Grundstücksausnutzung usw. in einigen kleinen Bezirken (bes. am Kaiserberg). Erst die Bauordnung von 1911 baut diese Vorschriften wesentlich aus, indem sie die Gesamtstadt in sechs Bauklassen einteilt. Die Festsetzung von Zweckvierteln geschah in erster Linie mit Rücksicht auf die wohlhabendere Bevölkerung. Sie fand nicht nur aus wohnungspolitischen Gesichtspunkten, sondern auch aus steuerpolitischen Gründen statt. Denn mit zunehmender Besiedlung des Stadtgebietes waren die steuerkräftigsten Einwohner immer mehr abgewandert, teils in andere Städte, teils in benachbarte Gemeinden (z. B. Wald- und Gartenstadt Mülheim-R., Düsseldorf). Dieser Abwanderung suchte die Stadt jetzt entgegen zu wirken.

Eine kräftigere städtische Bodenpolitik setzte erst nach 1900 ein. In den Jahren vorher hatte die Stadt selten Grundstücke erworben, und wenn sie es tat, so geschah es nur dann, wenn sie glaubte, mit dem Erwerb ein gutes Geschäft zu machen. Die jetzt beginnenden planmäßigen Grundstücksaufkäufe betrafen meist Grundstücke in Wanheim-Angerhausen.

Um dieselbe Zeit begannen die Eingemeindungen. 1901 wurde Wanheim-Angerhausen (südlich am Rhein gelegen) eingemeindet; 1905 folgten die beiden Städte Ruhrort und Meiderich nördlich der Ruhr.

Die Eingemeindungen schufen neue, große Aufgaben für die städtische Verwaltung. Besondere Schwierigkeiten verursachte der Anschluß der neuen Stadtteile an die alte Stadt, da nicht nur die Ruhr, sondern auch ausgedehnte Hafenanlagen trennend dazwischen lagen. 1906 wurde die alte Ruhrbrücke nach Ruhrort beseitigt und ein neuer 600 Meter langer Brückenzug über die Ruhr und zwei Hafenbecken angelegt. Meiderich wurde durch eine Ruhrbrücke an der Ackerfähre mit der Altstadt verbunden (1906).

Die Altstadt hatte im Laufe der Jahre ihr Aussehen immer mehr geändert. Sie war zur Geschäftsstadt geworden. Die alten kleinen Wohnhäuser waren in der Zeit von 1895 bis 1910 abgebrochen worden und hatten großen Geschäftshäusern Platz gemacht. Besonders die Straßen der Altstadt, welche zu den ehemaligen Toren führten, wurden in Geschäftsstraßen verwandelt, so z. B. die Beeck-, die Münz-, die Kuhstraße und auch der Sonnenwall und die Kasinostraße. Die Teile der Altstadt, die eine ungünstige Verkehrslage

hatten, blieben als Wohnviertel erhalten, z. B. der Öderich, die Oberstraße, die Niederstraße u. a.

Auch auf die Straßen zwischen der Altstadt und dem Hauptbahnhof griff die Geschäftsstadt-(City)-Bildung über. Sie betraf besonders die Königstraße und den angrenzenden Teil der Düsseldorferstraße. Jedoch unterscheidet sich hier die Geschäftsstadtbildung von der der Altstadt dadurch, daß die Häuser, die durchweg neueren Ursprungs waren, stehen blieben. Man beschränkte sich darauf, Stockwerke aufzusetzen, Fassaden zu ändern und das Innere der Häuser umzubauen. Diese Änderungen begannen um 1910. Außerdem entstand hier kurz vor dem Weltkrieg das Stadttheater, ein neues Landgerichtsgebäude, die Börse und Bankgebäude. Duisburg, dessen Stadtbild trotz seiner großen Einwohnerzahl bisher einen kleinstädtischen Eindruck machte, bekam so auch äußerlich das Gepräge einer Großstadt. Nur das Gebiet an der östlichen Königstraße, in der Nähe des Hauptbahnhofs, blieb in der Entwicklung sehr zurück. Bei Kriegsbeginn standen dort noch unschöne einstöckige Häuser, die nur einen Wohnraum und einen Ladenraum enthalten. Dies ist darauf zurückzuführen, daß hier der Eisenbahnfiskus ausgedehnten Grundbesitz hatte, der weder bebaut noch veräußert wurde. Infolgedessen hat eine Aufschließung dieses Geländes noch nicht erfolgen können. Die Stadtverwaltung hat aber gestattet, daß das Gelände, welches später zu neuen Straßenanlagen bzw. Verbreiterungen benutzt werden sollte, vorläufig mit leicht zu beseitigenden Gebäuden bebaut wird. Doch ist nicht die gange Straßenflucht bebaut; an einigen Stellen befanden sich noch 1914 Lagerplätze und einfache Verkaufsstände aus Holz.

Ihr besonderes Interesse zeigte die Stadt nach 1900 der Regelung des Schlafburschenwesens und der Einrichtung einer Wohnungsaufsicht. Zahlreiche Wohnungen wurden in den folgenden Jahren untersucht und dort, wo es nötig war, auf eine Abänderung ungesunder Verhältnisse hingewirkt.

An technischen Betrieben wurden nach der Jahrhundertwende das Elektrizitätswerk errichtet (1903) und im Jahre 1912 ein großes Wasserwerk am Rhein unterhalb Kaiserswerth bei Bockum. In demselben Jahre wurde die Düsseldorf-Duisburger Kleinbahn von der Stadt übernommen, nachdem schon kurz nach der Eingemeindung Ruhrorts das dortige Straßenbahnunternehmen in ein gemischtwirtschaftliches verwandelt worden war, an dem die Stadt beteiligt ist.

Teil II.

Stadterweiterung und Bebauungspläne.

1. Bevölkerungsbewegung.

Die Zahlen der Duisburger Bevölkerungsbewegung (vgl. S. 24 ff.) entstammen ab 1875 dem statistischen Amt der Stadt. Die Zahlen für die Zeit vor diesem Jahr sind aus den Unterlagen des städtischen Archivs zusammengestellt, soweit nicht andere Quellen angegeben sind. Eine Trennung der Zahlen des Bevölkerungs-Zu- und Abganges in Zu- bzw. Abgang durch Geburten und Wanderung ist nur ab 1875 möglich, da vorher keine Aufzeichnungen darüber gemacht wurden.

Die Bewegung der Duisburger Bevölkerung ab 1861 ist in der Übersicht auf S. 24 dargestellt. Der Zu- bzw. Abgang ist einzelberechnet nach Geburten (abzüglich Todesfälle), Wanderung und Eingemeindung. Spalte 7 enthält den hundertteiligen Gesamtzuwachs bzw. -Abgang bezogen auf das Vorjahr. Es handelt sich bei diesen Zahlen um die politische Gemeinde Duisburg ab 1905 einschließlich der eingemeindeten Städte Ruhrort und Meiderich. Inwieweit vor 1856 (vgl. Übersicht S. 25) die Einwohner Wanheim-Angershausens mitgezählt sind, war nicht feststellbar, ist auch nicht von wesentlichem Einfluß, da diese Doppelgemeinde damals nur aus einigen Bauernhöfen bestand. In Spalte 8 und 9 der Übersicht S. 24 sind zum Vergleich die Zahlen der vorhandenen Wohnhäuser und der Zuwachs an solchen mitgeteilt, soweit diese Zahlen zu erfahren waren.

Die Übersichten der S. 25 enthalten die spärlichen Angaben, die für die Bevölkerungsbewegung vor der Jahrhundertmitte und für die der einzelnen Stadtteile zu erlangen waren.

Die Bevölkerung Duisburgs stieg von 1861 bis zum Weltkrieg (1913) von 18 489 auf 251 745, verdreizehnfachte sich also in rund 50 Jahren. In dem vorhergehenden halben Jahrhundert (1798—1861) fand eine Zunahme statt, die nur dem vierfachen des Ausgangsjahres entsprach. Diese letztere Bevölkerungsvermehrung nahm die Stadt

fast ganz innerhalb der Mauern auf; als deren Folge ergab sich die dichte Bebauung der Altstadt.

Jahre besonders starker Zunahme — abgesehen von den beiden Eingemeindungen — sind in dem untersuchten Zeitabschnitt:

Jahr	Zunahme in % d. Vorj.	desgl. unbedingt	davon Wanderungsgew.
1861	6,13	1 133	—
65	6,99	1 451	—
67	8,79	2 021	—
73	7,98	2 564	—
89	6,05	3 166	1 867
96	6,25	4 664	2 943
1900	6,48	5 632	4 090
06	6,40	12 241	7 464
10	6,97	14 954	10 594

Jahre des Stillstands der Zunahme bzw. der Abnahme sind (ohne 1914):

Jahr	Zu- bzw. Abnahme in % d. Vorj.	Zu- bzw. Abnahme unbedingt	Wanderungs-verlust
1876	+ 0,45	+ 164	— 816
77	+ 0,43	+ 159	— 767
1901	+ 0,004	+ 376	— 2008
09	— 0,19	— 223	— 5269

Einen Wanderungsverlust ergaben die Jahre:

Jahr:	1875	1876	1877	1901	1902	1908	1909
Personen:	154	816	767	2008	711	1079	5269

Die außerordentlich starke Zunahme der Duisburger Bevölkerung wird in dem städtischen Verwaltungsbericht 1890/91 wie folgt geschildert:

> „Sieht man von Charlottenburg ab ..., so wird Duisburg in der Reihe der Städte mit über 50 000 Seelen in Beziehung auf die prozentuale Zunahme der Bevölkerung nur übertroffen von Kiel[1]), Magdeburg und Düsseldorf."

[1]) vgl. Wissing, Die Boden- und Wohnverhältnisse in Kiel. Bonner Staatswissensch. Untersuchungen, Heft 15, S. 3.

Die starken Schwankungen in der Bewohnerzahl der Stadt standen in engstem Zusammenhang mit den wirtschaftlichen Wechsellagen. Im einzelnen nachgeprüft trifft diese Behauptung für die Jahre 1862—1875 nur zum Teil zu, da die Kriegsjahre hier die klare Entwicklungslinie verwischen. Während des Aufschwunges 1862—66 zeigt die größte hundertteilige Bevölkerungszunahme das Jahr 1865, das Jahr des beginnenden Kapitalmangels. Daß die Zunahme im letzten Hochschwungsjahr von 7% auf 3% sinkt ist sicherlich z. T. auf den preußisch-österreichischen Feldzug zurückzuführen. Dagegen weist das 1. Stockungsjahr 1867 den außerordentlich hohen Bevölkerungszugang von 8,8% auf, ein Anwachsen, das im Gegensatz steht zu den infolge der Wirtschaftslage gegebenen Verdienstmöglichkeiten. 1868 sinkt der Bevölkerungszuwachs auf 3,8% und steigt 1869 im ersten Hochschwungsjahr auf die Höhe von fast 6%. Im Jahre 1870 beträgt der Zuwachs 4,6%, um während der Aufschwungsperiode 1869—73 fortlaufend anzusteigen bis auf 8,1% im Jahre 1873. In der nun folgenden Stockung geht die Bevölkerungszunahme stark zurück. 1874 beträgt sie noch 5,8%, 1875 nur noch 1,88, 1876 und 1877 0,4%, um gegen Ende der Stockung leicht anzusteigen auf 2,6 im Jahre 1878 und 2,1 im Jahre 1879. Während des Anstiegs 1880 zeigt sich eine Zunahme von 4,35%, die aber 1881 schon wieder auf 2,8% zurückgeht. Im weiteren Verlauf schwankt die Zunahme um 3% und erreicht erst am Ende der Stockung 1887 4,2%, um während des nun folgenden Aufschwungs im Hochschwungsjahr 1889 6% zu erreichen. Gegen Ende dieses kurzen Hochschwungs sinkt die Zunahme wieder stark (1890 — 4,1%), während der nun folgenden Stockungszeit im Jahre 1893 bis auf 2,32%. Im folgenden Aufschwung 1895—1900 schwankt die Zunahme zwischen 5 und 6% und erreicht ihre größte Höhe 1900, im letzten Hochschwungsjahr, mit 6,48%. Im nun folgenden Stockungsjahr 1901 gleicht der Wanderungsverlust den natürlichen Zuwachs soweit aus, daß eine ganz geringe Zunahme von 0,004% übrig bleibt. Dann zeigt die Kurve wieder eine ansteigende Bewegung, 1902 am Ende der Stockung schon 3,39%, und erreicht ihre höchste Spitze während des nun folgenden Aufschwungs im Jahre 1906 mit 6,4%. Im letzten Aufschwungsjahr 1907 ist ein Rückgang auf 3,6% festzustellen. Das Stockungsjahr 1909 zeigt als einziges einen Verlust von 0,19% und demgegenüber das Aufschwungsjahr 1910 die sehr hohe Zunahme von fast 7%. Die Zunahmen der Aufschwungsjahre 1911 und 1912 liegen zwischen 3 und 4%.

Zusammenfassend ergibt sich, daß die oberen Spitzen der Bevöl-

kerungszunahme mit Ausnahme des Jahres 1867 stets in die Jahre wirtschaftlichen Aufschwungs fallen, und zwar häufiger in die ersten oder mittleren Jahre als gegen Ende (1873, 1900) der Aufschwungszeit. Während der Stockungszeit ist der Zuwachs wesentlich geringer (1909 sogar ein Verlust), steigt aber regelmäßig gegen Ende der Stockung an, mit Ausnahme des Jahres 1868. Da die natürliche Bevölkerungsvermehrung ziemlich gleichmäßig verläuft (vgl. Übersicht), ist es die Zu- und Abwanderung, die dies unruhige Moment in die Bevölkerungsbewegung und damit auch in die Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt bringt.

Besondere Einflüsse, die eine Bevölkerungsbewegung unabhängig von den wirtschaftlichen Wechsellagen oder im Gegensatz zu diesen wie z. B. in Kiel als Auswirkung der Flottengesetze[2]) hätten zur Folge haben können, sind für Duisburg nicht festzustellen. Die Ab- und Zuwanderung der Bevölkerung ergibt vielmehr ein getreues Spiegelbild der allgemeinen Wechsellagen. Vielleicht kann man den starken Wanderungsgewinn von 1906 (7464 Personen) auf die umfangreichen Hafenbauten in diesen Jahren zurückführen. Da aber dieses Jahr in eine Zeit allgemeinen Aufschwungs fällt, ist eine sichere Feststellung unmöglich.

Im Rahmen dieser Arbeit interessieren besonders die Zusammenhänge zwischen Bevölkerungsbewegung und baulicher Entwicklung. Der stoßweise und oft außerordentlich stark auftretende Wanderungszuwachs hat einen entsprechenden Wohnungsbedarf zur Folge, während die natürliche Bevölkerungsvermehrung sich nicht so dringend und gleichmäßig bemerkbar macht. Dagegen bringt das in den Stockungsjahren sich zeigende plötzliche Abflauen des bisherigen starken Bedarfs und ein Leerwerden der Wohnungen durch Abwanderung ein Moment der Unsicherheit in das Geschäft des Wohnungs- und Bauunternehmers und erhöht damit das Risiko.

Während des ganzen untersuchten Zeitabschnittes hat in Duisburg auch in Zeiten schlechter Wirtschaftslage ein beträchtlicher Wohnungsüberschuß nicht bestanden; vielmehr kann man von einer chronischen Wohnungsknappheit reden, die sich besonders unangenehm bemerkbar macht in der 2. Hälfte der 1860er Jahre, um 1885 und im Jahr 1896. In erster Linie werden Arbeiterwohnungen von diesem Mangel betroffen. Dagegen sind selbst die Jahre, die in den städtischen Verwaltungsberichten bzw. Akten als Zeiten besonderen Wohnungsüberschusses vermerkt sind, höchstens als Jahre normalen Angebots zu bezeichnen. Denn ein Leerstehen von 4,1% der Wohnun-

[2]) vgl. Wissing, a. a. O., S. 15.

gen im Jahre 1875 und von 2,89% im Jahre 1903 ist durchaus als normal zu bezeichnen. Günstigstenfalls hat sich — besonders nach 1900 — Angebot und Nachfrage die Waage gehalten; von einer überdurchschnittlichen Zahl leerstehender Wohnungen kann für die ganze untersuchte Zeit nicht die Rede sein, dagegen aber von einem zeitweise empfindlichen Wohnungsmangel, der am stärksten in den 1860er Jahren sich bemerkbar macht, als man eine große Zahl Zuziehender in Polizeiunterkünften unterbringen mußte.

Bei den oben geschilderten starken Schwankungen des Bedarfs bietet eine ordnungsmäßige Bedarfsdeckung außerordentliche Schwierigkeiten. Unter diesem Gesichtspunkt ist die wenn auch nicht immer ausreichende, so doch durchweg knapp genügende Bedarfsdeckung durch die Bauunternehmung eine anerkennenswerte Leistung der freien Wirtschaft. Abschwächend wirkt auf die Nachfrage in den Jahren starker Bevölkerungszunahme die Anspruchslosigkeit der überwiegend vom Land zuziehenden Bevölkerung. Wenn auch die Zahl der zuziehenden italienischen Erdarbeiter, die gar keine Ansprüche an die Unterkunft stellen und vielfach in selbst errichteten Baubuden auf dem Arbeitsplatz schlafen mit Ausnahme weniger Jahre (Hafenbau 1906) nicht allzu groß ist, so ist doch ein weiterer beträchtlicher Teil der zuwandernden Ledigen mit einfachen Schlafstellen und Unterkunft in Ledigenheimen u. dergl. zufrieden. Berücksichtigt man noch, daß ein Teil der zuziehenden weiblichen Bevölkerung als Dienstpersonal Unterkunft in Haushaltungen findet, also auch nicht unmittelbar und dringend auf dem Wohnungsmarkt erscheint, so findet man eine Erklärung dafür, wie es überhaupt möglich war, daß der Duisburger Wohnungsbestand die oft recht kräftigen Zuwanderungsspitzen aufnehmen konnte. Diese ledigen und infolgedessen beweglichen Elemente sind auch diejenigen, die zuerst abwandern und auch dabei auf die Nachfrageschwankungen nach unten verhältnismäßig wenig einwirken.

Auf Seite 18 wurde ausgeführt, daß die Bevölkerungszunahme regelmäßig zu Beginn einer Aufschwungsperiode am stärksten ist, gegen Ende der Aufschwungszeit nachläßt und in den letzten Stockungsjahren des 1. Anstiegs wieder einen Anstieg erfährt.

Eine ähnliche Bewegung ist auch bei einem Vergleich zwischen der Wohnungserzeugung und den wirtschaftlichen Wechsellagen festzustellen. In den letzten Stockungsjahren des 1. Anstiegs nimmt regelmäßig die Produktion zu, steigt noch stärker in den ersten Aufschwungsjahren an, um dann gegen Ende des Aufschwungs, während des Kapitalmangels, eine rückgängige Bewegung und in den ersten

Stockungsjahren des Niedergangs den niedrigsten Stand aufzuweisen. Wenn auch bei einigen Zeitabschnitten durch nicht ohne weiteres erklärliche Ursachen diese Entwicklungslinie verwischt ist, so zeigt sich doch überwiegend so deutlich, daß die kleinen Abweichungen als unwesentlich außer Betracht gelassen werden können.

Im einzelnen ergibt sich folgendes Bild: In den 1860er Jahren prägt sich die oben geschilderte Entwickelung ziemlich klar aus. Für die Jahre bis 1868 liegen folgende Zahlen vor:

		Zunahme der Wohnhäuser
1864		112
1865	Aufschwung	163
1866		70
1867		82
1868	Stockung	Zahlen fehlen.

Deutlich ist der Rückgang im letzten Aufschwungsjahr, dem Jahr des Kapitalmangels zu ersehen, während der Wiederanstieg gleich zu Beginn der nur schwachen, 2 Jahre dauernden Stockung einsetzt.

Die Jahre von 1869—1875 geben ein sehr verworrenes Bild. Von 1867—69 erfolgte ein starker Anstieg (von 82 auf 190), 1870 — wahrscheinlich infolge des Krieges — ein starker Rückgang der Erzeugung, dann setzte während des folgenden Aufschwungs ein außerordentlicher Anstieg der Produktion ein, der im Jahre 1874, im ersten Stockungsjahr, eine Höhe erreicht (550), wie sie erst 1906 (560) wieder erreicht wird. Durch den Deutsch-französischen Krieg und das durch die Kriegsentschädigung verursachte Spekulationsfieber hat sich in diesen Jahren die Entwicklung in einer Form vollzogen, die von der normalen stark abweicht.

Auch in den folgenden Stockungsjahren scheint sich diese unruhige Wirtschaftsentwickelung noch bemerkbar[3]) zu machen. Die Stockung von 1874—1879 weist die Produktionsspitze schon im Jahre 1876 auf, zeigt aber andererseits gegen Ende den bei späteren Zeitabschnitten noch deutlicher erkennbaren Anstieg:

			erstellte Wohngebäude
Stockung	1878	—	5
	1879	—	11
Aufschwung	1880	—	18
	1881	—	15
	1882	—	13

[3]) vgl. b. Spiethoff, a. a. O., S. 23 ff.

Während des folgenden Aufschwungs zeigt sich eine leicht sinkende Tendenz. Die Produktionsspitze zeigt sich im ersten Aufschwungsjahr. Die nun folgenden Stockungsjahre 1883—87 zeigen folgende Entwicklung:

Die Produktion geht im zweiten Stockungsjahr noch leicht zurück, steigt dann stark an und erreicht den Höhepunkt im vorletzten Stockungsjahr (1886), um im letzten Stockungsjahr wieder einen Abfall zu zeigen. Zahlenmäßig ergibt sich folgendes Bild:

		erstellte Wohngebäude:
1883	Niedergang	18
1884	1. Anstieg	13
1885	„	50
1886	„	87
1887	„	70
1888	Aufschwung (2. Anstieg)	129

Die folgende Aufschwungszeit von 1888—1890 zeigt dagegen eine gleichmäßige Aufwärtsentwicklung, deren Spitze im ersten Stockungsjahr 1891 liegt. 1892 erfolgt starker Rückgang (von 273 auf 135) und anschließend in der Stockung bis 1894 eine Aufwärtsentwicklung.

1892	—	135
1893	—	164
1894	—	185

Der Beginn des nun folgenden Aufschwungs bringt zuerst einen weiteren Anstieg, dann 1896 einen kleinen Rückgang und 1898 die stärkste Produktion. Das Ende dieser Aufschwungsperiode zeigt den üblichen Rückgang:

Aufschwung:	1897		257
	1898		344
	1899		276
	1900	(Kapitalmangel)	218
Stockung:	1901	(Niedergang)	193
	1902	(1. Anstieg)	205
Aufschwung:	1903		211

Auch die kurze Stockung von 1901 bis 1902 zeigt den typischen Anstieg gegen Ende der Stockungszeit. Besonders merkwürdig ist der neue folgende Aufschwung. Außer einem Rückschlag im Jahre 1905 weist er einen starken Anstieg auf, der im vorletzten Aufschwungsjahr 1906 mit 560 Zunahmen seinen Höhepunkt erreicht, um dann im letzten Aufschwungsjahr auf 75 zu fallen. Ebenso, wenn auch nicht so stark, erfolgt der Produktionsrückgang gegen Ende der nächsten Aufschwungszeit.

Aufschwung:	1910	390
	1911	580
	1912	416
Stockung:	1913	310

Bei den zugrundegelegten Produktionszahlen handelt es sich nur um Wohngebäude. Alle gewerblichen Bauten sind außer Betracht gelassen.

Zusammenfassend ergibt sich, daß bei fünf Aufschwüngen in vier Fällen im letzten Aufschwungsjahr — dem Jahr des Kapitalmangels — ein Abfall der Bautätigkeit eintritt, während in einem Falle dieser schon im vorletzten Aufschwungsjahr erfolgt.

Bei fünf Stockungen ergibt sich folgendes Bild:

In 3 Fällen erfolgt im letzten Stockungsjahr ein Ansteigen der Erzeugung, in einem Fall schon im vorletzten Stockungsjahr, während in einem Fall überhaupt kein Anstieg während der Stockung festzustellen ist. Der Grund für die aufgezeigte Entwicklung der Bautätigkeit ist im wesentlichen auf dem Kapitalmarkt zu suchen. Das Billigerwerden des Geldes gegen Ende des Niedergangs regt den Unternehmungsgeist an und macht sich durch die unschwere Beschaffungsmöglichkeit billiger Hypotheken gerade auf dem Baumarkt stark bemerkbar. Dazu kommt der Rückgang der Preise der Baustoffe und der Löhne im Verlauf eines Niedergangs, der gleichfalls einen Anreiz zum Bauen gibt.

Der gleichzeitig im Verlauf des ersten Anstiegs regelmäßig eintretende Bevölkerungszugang fördert den Wohnungsbau. Er erreicht in den ersten Aufschwungsjahren seinen Höchststand. Gegen Ende des Aufschwungs ist der Zinssatz für Hypotheken angestiegen, und die Beschaffung von Leihgeld infolge der Kapitalverknappung oft schwierig, so daß der Wohnungsbau zurückgeht, um sich erst in den späteren Stockungsjahren bei Billigerwerden des Leihgeldes wieder zu erholen. Der Wohnungsbau eilt somit der gesamten Wirtschaftsentwickelung meist um kurze Zeit voraus und zeigt deren Schwankungen im Voraus an.

Ein Vergleich der Kurve der Bevölkerungszunahme mit der der Wohnungszunahme ergibt, daß beide wie schon oben angedeutet unter dem Einfluß der allgemeinen wirtschaftlichen Wechsellage stehen und ihre Hoch- und Tiefpunkte, wenn auch mit kleinen Verschiebungen, fast immer in denselben Perioden aufweisen. Auszunehmen sind hiervon der Anstieg von 1880—82, der eine mäßig erhöhte Zunahme der Bevölkerung zeigt, aber nur eine ganz geringe Wohnungszunahme,

1. Die Bevölkerungsbewegung in Duisburg ab 1861.

Jahr und Wechsellage [7]	1. Einwohnerzahl am Ende des Jahres	2. Geburten zu—abgang	3. Wanderungs zu—abgang	4. Zugang durch Eingemeindg.	5. Spalte 2+3	6. Spalte 2+3+4	7. Zu,- Abnahme in % Gegen Vorjahr insges.	8. Wohnhäuser Anzahl unbed.	9. Zunahme unbed.
1861 S	18 489	·	·	·	·	·	·	·	·
2	19 622	·	·	·	1 133	·	6,13	·	·
3	20 150	·	·	·	528	·	2,68	1950	·
4 A	20 756	·	·	·	606	·	3,0	2062	112
5	22 207	·	·	·	1 451	·	6,99	2225	163
6	22 887	·	·	·	680	·	3,06	2295	70
7	24 908	·	·	·	2 021	·	8,79	2377	82
8 S	25 852	·	·	·	944	·	3,78	— [5]	—
9	27 418	·	·	·	1 566	·	6,05	2567	190
1870	28 685	·	·	·	1 267	·	4,59	2641	74
1 A	30 144	·	·	·	1 459	·	5,08	2762	121
2	32 102	·	·	·	1 958	·	6,49	2971	209
3	34 666	·	·	·	2 564	·	7,98	3169	198
4	36 027	·	·	·	1 361	·	5,88	3719	550
5	36 706	+ 833	— 154	·	679	·	1,88	3751	32
6 S	36 870	+ 980	— 816	·	164	·	0,45	3837	86
7	37 029	+ 926	— 767	·	159	·	0,43	3868	31
8	38 022	+ 784	+ 209	·	993	·	2,68	3873	5
9	38 841	+ 537	+ 282	·	819	·	2,15	3884	11
1880	40 533	+ 900	+ 792	·	1 692	·	4,35	3902	18
1 A	41 595	+ 836	+ 226	·	1 062	·	2,81	3917	15
2	43 134	+ 861	+ 678	·	1 539	·	3,69	3930	13
3	44 284	+ 958	+ 192	·	1 150	·	2,67	3948	18
4	45 363	+ 937	+ 142	·	1 079	·	2,44	3961	13
5 S	46 975	+ 852	+ 760	·	1 612	·	3,39	4011	50
6	48 241	+ 951	+ 315	·	1 266	·	2,67	4108	87
7	50 246	+ 1038	+ 967	·	2 005	·	4,21	4178	70
8	52 667	+ 1213	+ 1208	·	2 421	·	4,82	4307	129
9 A	55 853	+ 1299	+ 1867	·	3 166	·	6,05	4460	153
1890	58 148	+ 1072	+ 1223	·	2 295	·	4,11	4654	194
1	60 420	+ 1133	+ 1139	·	2 272	·	3,91	4927	273
2 S	62 182	+ 1139	+ 623	·	1 762	·	2,91	5062	135
3	63 625	+ 1104	+ 339	·	1 443	·	2,32	5226	164
4	66 009	+ 1427	+ 957	·	2 384	·	3,74	5411	185
5	69 865	+ 1685	+ 2171	·	3 856	·	5,84	5646	235
6	74 529	+ 1721	+ 2943	·	4 664	·	6,25	5846	200
7 A	78 156	+ 1803	+ 1824	·	3 627	·	4,87	6103	257
8	82 035	+ 1711	+ 2168	·	3 879	·	4,96	6447	344
9	86 898	+ 1771	+ 3092	·	4 863	·	5,93	6723	276
1900	92 530	+ 1542	+ 4090	·	5 632	·	6,48	6741	218
1 S	92 906	+ 2384	— 2008	·	376	·	0,004	7134	193
2	96 059	+ 2369	— 711	1 495	1 658	3 153	3,39	7339	205
3	99 476	+ 2159	+ 1258	·	3 417	·	3,56	7550	211
4	105 354	+ 2338	+ 3540	·	5 878	·	5,98	7983	433
5 A	191 195	+ 4745	+ 1071	80 025	5 816	85 841	81,49	8255 [4]	272
6	203 436	+ 4777	+ 7464	·	12 241	·	6,40	— [5]	560 [6]
7	210 809	+ 5059	+ 2314	·	7 373	·	3,62	—	75
8 S	214 590	+ 4860	— 1079	·	3 781	·	1,79	—	429
9	214 367	+ 5046	— 5269	·	— 223	·	0,19	—	360
1910	229 321	+ 4360	+ 10594	·	14 954	·	6,97	—	390
1 A	237 124	+ 3750	+ 4053	·	7 803	·	3,40	—	580
2	245 016	+ 4555	+ 3337	·	7 892	·	3,32	—	416
3 A	251 745	+ 4958	+ 1771	·	6 729	·	2,74	—	310
4	249 587	+ 4535	— 6693	·	— 2 158	·	0,85	—	—

[4] nur Alt-Duisburg ohne Eingemeindung von 1905. — [5] Angaben fehlen, ab 1905 für Groß-Duisburg. — [6] ab 1906 gelten diese Zahlen für Groß-Duisburg. — [7] A = Aufschwung, S = Stockung.

Übersicht 2. **Die Bevölkerungsbewegung in Duisburg in der ersten Hälfte des Jahrhunderts.**

Jahr	Einwohnerzahl	Zunahme oder Abnahme		Wohngebäude
		unbed.	in %	
1798	4 533 [8])			—
1806	4 069	— 464	— 10,2	—
1816	5 742 [8])	+ 1673	+ 41,1	—
1825	6 408	+ 666	+ 11,6	—
1830	7 005	+ 597	+ 10,8	—
1835	8 095	+ 1090	+ 15,5	—
1840	9 337 [8])	+ 1242	+ 15,3	—
1845	10 607	+ 1270	+ 13,6	—
1850	11 856 [8])	+ 1249	+ 11,7	—
1854	13 447	+ 1591	+ 13,4	1362

Übersicht 3. **Bevölkerungsbewegung in den einzelnen Stadtteilen.**

Jahr	Altstadt	Zunahme gegen Vorjahr		Feldmark [9])	Zunahme gegen Vorjahr		Düssern	Zunahme gegen Vorjahr		Neuenkamp	Zunahme gegen Vorjahr		Kaßlerfeld	Zunahme gegen Vorjahr		Neudorf	Zunahme gegen Vorjahr		Insgesamt
		unb.	in %		unb.	in %		unb.	in %		unb.	in %		unb.	in %		unb.	in %	
1861	12 823	—	—	2 416	—	—	1242	—	—	427	—	—	572	—	—	1009	—	—	18 487
1864	13 881	1058	8,2	3 120	704	29,1	1339	97	7,8	472	45	10,5	656	84	14,5	1288	279	27,6	20 756
1890	14 841	—	—	29 700	26 580	851,9	4000	2661	198,7	1750	1278	270,7	1250	594	90,5	6600	5312	412,4	58 100
1895	14 397	—	—	36 400	6 700	22,5	5400	1400	30,5	2200	450	25,7	2000	750	60,0	9300	2700	40,9	69 800
1905	11 444	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1910	10 658	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

[9]) enthält: Erweiterungsgebiet vor der Stadt bis zum Hauptbahnhof, Hochfeld und Wanheimerort.

[8]) Dr. Erika Rexroth, Die Großstadt Duisburg. Duisburg 1922. S. 53.

und die Stockungen von 1901—02 und 1908—09, die sogar einen Rückgang der Bevölkerungszahl zur Folge haben, während die Bautätigkeit wenig beeinflußt wird und sich auf mittlerer Höhe hält.

Die Ansicht von Wagemann, der Wohnungsbau habe sich in der Vorkriegszeit genau entgegengesetzt den wirtschaftlichen Wechsellagen entwickelt (Prof. F. Bruck und Generaldir. Vormbrock „Deutsche Siedlungsprobleme", Berlin 1929, S. 273, vgl. auch Clausing, „Die Übererzeugung in der Ziegelindustrie", Jena, 1931, S. 101 ff.), kann an Hand der Zahlen für Duisburg nicht erhärtet werden. Es zeigt sich vielmehr nur eine geringe Verschiebung der Entwicklung, die auf die starke Abhängigkeit des Baumarktes vom Kapitalmarkt zurückzuführen ist.

2. Natürliche und künstliche Grundlagen und Hemmungen der Stadterweiterung.

Die alte Stadt Duisburg liegt ungefähr 2 km vom Rheine entfernt oberhalb der Ruhrmündung auf der linken Seite der Ruhr. Die kürzeste Entfernung der Stadtmitte von der Ruhr beträgt 1,5 km. Das gesamte Stadtgebiet einschließlich der Feldmark und des Waldes umfaßte vor den Eingemeindungen 3750 ha und stieg infolge der Eingemeindung Wanheim-Angerhausens im Jahre 1901 auf 4025 ha und 1905 durch die Eingemeindung Meiderichs und Ruhrorts auf der rechten Ruhrseite auf 7073 ha. Das Erweiterungsgebiet um die alte Stadt ist eben. Erst dicht an der Stadtgrenze im Südosten und Osten steigt das Gelände zu bewaldeten Hügeln von 35 bis 40 m Höhe an. Dieses Gebiet wurde vor der Ausdehnung der Stadt im vorigen Jahrhundert zum größten Teil als Garten-, Acker- und Weideland benutzt. Die Teile des Stadtgebiets, die außerhalb der ehemaligen Landwehr lagen (heute das östliche Neudorf, Wanheimort und der Stadtwald), waren bewaldet oder Heideland.

Grundlegend für die Stadterweiterung in Duisburg waren die schon bestehenden Siedlungen und die sie miteinander verbindenden Verkehrswege (insbes. Neudorferstraße, Neue Weselerstraße und Pulverweg, Ruhrorterstraße). Neben diesen bildeten die Heer- und die Fährwege (Heerstraße, Werthauserstraße, Essenbergerstraße, Düsseldorferstraße) und die sonstigen Nebenverkehrswege (Mülheimerstraße, Wanheimerstraße, Hochfeldstraße, Musfeld- und Johanniterstraße u. a.) die Grundlage für die Stadterweiterung.

Auch der Hauptbahnhof hat wesentlichen Einfluß auf die Ausdehnung der Stadt gehabt. So ist z. B. die Besiedlung Neudorfs

unter dem Einfluß des Hauptbahnhofs überwiegend von der Mülheimerstraße aus vor sich gegangen. Ebenso ist die Entwicklung des Gebietes an der Königstraße (östlich des Kuhtors) auf die Lage des Hauptbahnhofs zurückzuführen. Im alten Duisburg spielte der damalige Mülheimerweg (jetzt Königstraße z. T.) eine ganz untergeordnete Rolle. Erst die Lage des Hauptbahnhofs hat bewirkt, daß diese Straße zur wichtigsten Geschäftsstraße im Erweiterungsgebiet wurde und daß dieser Teil des Erweiterungsgebietes am frühesten bebaut wurde.

Die Bahnkörper im Stadtgebiet haben die Straßenführung verhältnismäßig wenig beeinflußt. Die Hauptstrecke Düsseldorf-Mülheim bzw. Oberhausen ist südlich des Hauptbahnhofes auf die Lage des Friedhofsweges von Einfluß gewesen. Nordöstlich des Hauptbahnhofes folgte dieser Bahnstrecke die Bahnstraße, während der alte Bahnkörper der Bergisch-Märkischen Bahn nach Oberhausen den Verlauf der Bergstraße bestimmt hat. Der Nürenweg dagegen ist ein alter Feldweg, der schon vor dem Bau der Eisenbahn in derselben Richtung verlief. Die Zweigbahn zum Holzhafen (Marientor) ist für einen Teil der Merkatorstraße und für die Kremerstraße richtunggebend gewesen, während dem Verlauf der Zweigbahn nach Hochfeld außer einem unbedeutenden Straßenstück (Am Bocksbart) keine Straßen folgen. Die Hafenbahn im Nordwesten der Altstadt begleitet die Schifferstraße auf ein kurzes Stück.

Während das Gelände, das südlich im Halbkreis um die Stadt herum liegt, bis auf ein kleines Gebiet — das Wasserviertel im Osten der Altstadt — der Stadterweiterung keine natürlichen Hindernisse in den Weg stellte, war das Weideland nördlich der Stadt zu Beginn der Stadterweiterung für die Bebauung zum größten Teil ungeeignet. Der Winkel, den Rhein und Ruhr hier bilden, ist fast alljährlich überschwemmt gewesen, und selbst nach der Eindeichung tritt hier bei höherem Rheinwasserstand an vielen Stellen das Grundwasser an die Oberfläche. Bis in die 70er Jahre ist im Winter oft tagelang der Verkehr auf der Staatsstraße nach Ruhrort durch Überflutung vollkommen unterbunden gewesen. Sogar die nördliche Altstadt ist noch 1883 mehrere Tage überschwemmt gewesen. Die in demselben Jahr fertiggestellte Sperrschleuse, die den Innen- und Außenhafen trennt, machte die Altstadt hochwasserfrei und bewirkte gleichzeitig eine Senkung des Grundwasserspiegels im Wasserviertel, so daß hier nach Anschüttung von Straßen eine Bebauung möglich wurde. Das Überschwemmungsgebiet nördlich des alten Duisburger Hafens ist 1906 eingedeicht worden im Zusammen-

hang mit der Anlage von Häfen nördlich der Ruhr und der Verlegung des Ruhrbettes. Trotzdem hat hier auch weiterhin der ungünstige Grundwasserstand die Bautätigkeit gehemmt.

Der Dickelsbach, der aus dem Duisburger Wald kommend das Stadtgebiet in der Südost-Nordwestrichtung durchfließt und unweit des Marientors in den Außenhafen mündet, bildet in seinem Unterlauf (etwa von der Brücke an der Musfeldstraße an bis zum Marientor) eine scharfe Grenze zwischen dem Dellviertel und dem nördlichen Hochfeld. Die Bebauung ist hier unterbrochen. Die einzige Verbindung zwischen den beiden Stadtteilen ist hier, außer den drei Brücken am Marientor, die Brücke im Straßenzug der Friedensstraße. Der Verkehr zwischen der Altstadt und Hochfeld vollzieht sich deshalb fast nur über die Heerstraße. Ein völliges Zusammenwachsen Hochfelds mit dem übrigen Stadtgebiet hat durch das Bachbett und das angrenzende Überschwemmungsland [10]) nicht stattfinden können.

Als künstliche Hemmungen der Stadterweiterung kommen in Betracht: die Hafenanlagen, die Bahnkörper und die Stadtmauer.

Die alten Duisburger Hafenanlagen bilden eine Grenze der Stadterweiterung nach Norden hin. Jenseits der Hafenlinie ist die Bebauung sehr spärlich. Jedoch ist diese Tatsache nicht nur auf die Wirkung der Hafenbecken zurückzuführen, sondern auch auf die mangelnde Bebauungsfähigkeit des nördlich von diesen gelegenen Landes. Dieses Gebiet kam infolge der alljährlichen Überschwemmungen und der ungünstigen Grundwasserverhältnisse für eine Bebauung nur zum kleinen Teil in Frage. Aber auch diese Teile blieben unbebaut, und der dort liegende Stadtteil Neuenkamp blieb in der Entwicklung ganz zurück, obwohl er nicht weiter von der Stadt entfernt liegt als Hochfeld und Neudorf. Es lag dies aber nicht nur an dem Hafenbecken und an der völlig unzureichenden, schmalen Drehbrücke im Zuge der Hafenstraße (Marientorstraße), sondern auch daran, daß parallel zum Hafenbecken zwei Bahnkörper verliefen, von denen einer besonders breit war. Noch nicht einmal eine Bebauung der Verbindungsstraße von der Altstadt zum Vorort fand statt, welche sonst in Duisburg immer erfolgte (vgl. Mülheimerstraße, Wanheimerstraße, Neudorferstraße). Nach 1900 wird die Entwicklung dieses Erweiterungsgebietes auch dadurch unterbunden, daß die Stadt zwischen Neuenkamp und Kaßlerfeld umfangreiche Ländereien erwirbt und für

[10]) Hier entstanden Überschwemmungen meist durch Stauwasser des Rheins.

zukünftige Hafenerweiterungen bereitstellt, sie also der Bebauung entzieht.

Bahnkörper durchschneiden in großer Zahl das Erweiterungsgebiet der Stadt Duisburg. Wir betrachten:

1. Die Fernstrecken Düsseldorf — Mülheim bzw. Oberhausen. Bei der Vereinigung der beiden Bahnhöfe der Bergisch-Märkischen und Köln-Mindener Bahn im Jahre 1886 und durch die damit entstehenden Verschiebeanlagen fand trotz wiederholter Eingaben der Stadtverwaltung, die Eisenbahnverwaltung zu veranlassen, die Heidestraße unter dem Bahnkörper durch nach Neudorf zu führen, eine völlige Trennung des Stadtteils Neudorf von der Altstadt und den neuen Vierteln südöstlich derselben statt. In einer Länge von 1,3 km ist der Bahnkörper für jeden Verkehr nicht zu kreuzen. Die einzige Unterführung neben der am Hauptbahnhof ist bedeutungslos, da ein direkter Anschluß zur Altstadt und nach Hochfeld fehlt. Infolgedessen ging die Entwicklung Neudorfs überwiegend von der Mühlheimerstraße aus vor sich. Die Kölnerstraße und die östliche Kronprinzenstraße, die die alte unmittelbare Verbindung zwischen der Altstadt und Neudorf bildeten, blieben unbebaut. Ebenso verloren der Ratenbäumchensweg, der in der Richtung der heutigen Humboldt- und Lessingstraße von der Altstadt nach Neudorf führte, sowie der größte Teil der Koloniestraße in Neudorf ihre alte Bedeutung als Verkehrsweg.

Der Verlauf der beiden Bahnkörper in Düssern, einmal neben dem Nürenweg und zum anderen neben der Bahnstraße (Blumenthalstraße), hat auch nach der Zusammen- und Hochlegung (1908/9) der beiden Linien keinen Einfluß auf die Stadterweiterung gehabt, da für ausreichende Überführungen bzw. Durchlässe Sorge getragen war.

2. Die Zweigbahn zum Hochfelder Rheinufer im Verlauf der Merkator- und Kremerstraße. Diese Strecke hat mit dazu beigetragen, daß die unter 1 aufgeführten Straßen zwischen Altstadt und Neudorf völlig verödeten, da sie eine zweite Unterbrechung der alten Verbindung darstellte und Teile der Verbindungsstraßen jetzt völlig zwischen Bahnkörper eingeschlossen wurden. Außer diesen Einflüssen hat die Zweigbahn nicht hindernd auf die Entwicklung eingewirkt, da in Hochfeld (westlich der Düsseldorferstraße) genügend Durchlässe vorhanden waren.

3. Die Hafenbahn und Verschiebebahnhöfe, beginnend östlich am Schnabenhuck beiderseits der Häfen entlang bis zum Rhein.

Dieser breite Bahnkörper bildete — mit Ausnahme der Verbindung Altstadt-Neuenkamp s. o. — nicht eine trennende Grenze sondern einen Abschluß der Stadt zum Grundwasser- und Überschwemmungsgebiet. Er diente im Osten sogar z. T. als Hochwasserdeich.

4. Die Verbindungsbahn zwischen Hauptbahnhof und Hafenbahnhof (Innenhafen). Diese Verbindungsbahn führte im wesentlichen durch Stadtgebiet, das infolge der ungünstigen Grundwasserverhältnisse erst spät der Bebauung erschlossen wurde (Wasserviertel). Der Bebauung hinderlich war sie nur in dem spitzwinkligen Dreieck, das gebildet wird von dem Verbindungsbahnkörper, dem Bahnkörper nach Oberhausen und dem Schwarzen Weg (Hansastraße). Dieses Dreieck bildete bis zum Kriege eine Wildnis, bestehend aus Sandgruben oder Grasflächen, auf denen Schutt abgeladen wurde, und zerfahrenen grundlosen Feldwegen und unterbrach die Verbindung zwischen Altstadt und Düssern über den Pulverweg.

5. Der Hafenbahnhof neben der Strecke Duisburg—Krefeld und dessen Verbindungsbahn nach Mülheim—Speldorf sowie die Anschlüsse zum Rheinufer.

Dieser Bahnkörper trennt Hochfeld und Wanheimerort. Ein bis zu 600 m breiter Streifen längs des Bahnkörpers blieb unbebaut. Bezüglich der ungünstigen Wirkungen auf die Verkehrsverbindung zwischen Wanheimerort und der Stadt vgl. S. 67.

6. Die Umgehungsbahn von der Ruhr im N.O. bis zum Verschiebebahnhof Wedau liegt so weit außerhalb der Stadt, daß sie keine Hemmung der Stadterweiterung bilden konnte.

7. Die Gleisanlagen am Rheinufer von der Hochfelder Rheinbrücke (Kultushafen) bis zum Hafenmund schneiden den Stadtteil Hochfeld im Verein mit der Industrie völlig vom Rheinufer ab, haben aber keinen wesentlichen Einfluß auf die bauliche Ausdehnung gehabt.

Verschiedene kleinere Gleisanlagen, Werksgleise usw. können unberücksichtigt bleiben.

Die Stadtmauer und der Stadtgraben sind für die Stadterweiterung kaum ein Hemmnis gewesen. Da die Stadtmauer schon Ende der 30er Jahre beseitigt wurde, und die Gräben zugeschüttet wurden (die Tore wurden z. T. schon 1833 abgebrochen), war die Stadt in dieser Hinsicht in ihren Ausdehnungsmöglichkeiten nicht beschränkt. Als die Bebauung in den Außenvierteln stärker geworden war, sorgte die Stadt rechtzeitig für den Anschluß der neuen Straßen an die Altstadt.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß eine wesentliche Verknappung von Bauland durch die natürlichen und künstlichen Grundlagen und Hemmungen der Stadterweiterung nicht erfolgt ist, obwohl das für die Stadterweiterung günstig gelegene Überschwemmungsgebiet nördlich des Hafens ausfiel. Die Entwicklung ist infolgedessen im wesentlichen nach Süden und Osten gedrängt worden, eine Richtung, die aber auch durch die Lage des Bahnhofs und den Verlauf der alten Verkehrswege stark mitbestimmt war, und in der ausreichend Bauland zur Verfügung stand.

3. Zusammenlegungen und Umlegungen.

Zusammenlegungen haben im Stadtbezirk Duisburg nur in sehr geringem Umfange stattgefunden und zwar nur durch Bodengesellschaften.

Die erste Zusammenlegung erfolgte im Jahre 1898 durch die Duisburger Terraingesellschaft zu Köln bei der Erneuerung (Sanierung) der Münzstraße. Die Grundstücke an der schmalen Münzgasse, die mit niedrigen, alten Häusern bebaut war, und der Häuserblock zwischen der Münzgasse und der Kuhstraße wurden in diesen Jahren von der Gesellschaft erworben. Die alten Häuser wurden abgebrochen, die kleinen Parzellen zusammengelegt, und dann erfolgte eine Neuaufteilung in größere Grundstücke, auf denen moderne Geschäftshäuser errichtet wurden. Nur zwei alte Parzellen blieben erhalten, da die Eigentümer dieser Grundstücke ihren Bodenbesitz nicht an die Gesellschaft veräußerten.

Um 1900 wurde der nördliche Teil des Wasserviertels, ein Gebiet von rund 7 ha zwischen der neuen Weselerstraße, dem Pulverweg, der Erftstraße, der Lippestraße und dem Bahnkörper der Hafenanschlußbahn von der Aktiengesellschaft für Grunderwerb angekauft. In Übereinstimmung mit der Stadt erfolgte die Festsetzung der Straßenfluchtlinien. Das Gelände wurde dann in kleine Parzellen von 8—12 m Front aufgeteilt, und die so geschaffenen Bauplätze veräußert.

Austausch von Grundstücksteilen sind bei dem zersplitterten Bodenbesitz in Duisburg recht häufig. Bei solchen Parzellenresten, die durch die Festsetzung von Straßenfluchtlinien entstanden waren, wurde ein Austausch oder Verkauf in den ersten Jahrzehnten der Stadterweiterung oft auf Veranlassung der Verwaltung durchgeführt.

Einen wesentlichen Einfluß auf die Erschließung von Bauland haben die Zusammenlegungen nicht gehabt, da sie im Verhältnis zum Gesamtstadtgebiet nur einen ganz geringen Teil des Baulandes betrafen.

4. Straßenanlage, Bebauungspläne und Fluchtlinienfestsetzung und ihr Zusammenhang mit der landwirtschaftlichen Flureinteilung.

Die Duisburger Bebauungspläne nehmen weitgehende Rücksicht auf die bestehenden Flureinteilungsverhältnisse. Die alten Landstraßen, Fähr- und Feldwege bilden die Grundlage des geplanten Straßennetzes. Aber auch die Neben- und Aufteilungsstraßen sind in ihrer Linienführung wesentlich durch Ackerkulturwege und Grundstücksgrenzen beeinflußt. Diese Tatsache rührt daher, daß die Bebauung der einzelnen Stadtviertel meist schon begonnen hatte, ehe ein Bebauungsplan aufgestellt war. Da die Gebäude an Feldwegen errichtet worden waren, so mußten diese bei einer späteren Aufschließung des Gebietes beibehalten werden.

Zu dem Bebauungsplan von 1850 bemerkt der damalige Bürgermeister:

> „Als wesentlicher Anhalt zur Projektierung neuer Straßen mußten die vorhandenen von Düsseldorf und Mülheim kommenden Chausseen benutzt werden, sowie dann ferner — nach der Lage des Bahnhofs und der Zweig-Eisenbahn — auf die bestehenden Wege, die Höhenlagen und Grenzen der Grundstücke und die einzelnen bereits vorhandenen Baulichkeiten Rücksicht genommen werden." (Akten B. V, 2 Generalia.)

Besonders die Straßen der älteren Bebauungspläne von 1841 und noch mehr die des Planes von 1850 folgen in ihrem Verlauf zum größten Teil den alten Feldwegen. So sind z. B. im Dellviertel außer der Realschulstraße und der neuen Marktstraße alle Straßen auf ehemalige Feldwege zurückzuführen, ebenso im ältesten Erweiterungsgebiet, dem Öderich. Aber auch in den weiteren Außengebieten sind die Feldwege als Straßen erhalten geblieben. In Hochfeld blieben bestehen:

Heutige Bezeichnung	Alte Bezeichnung
Vulkanstraße, Krefelderstraße	Maibüschchenweg
Werthauserstraße	Werthauserweg
Wörthstraße	Grüner Weg
Hochfeldstraße	Ferkes Sträßchen
Wanheimerstraße	Wanheimerweg
Hagelstraße	Hagelsgäßchen
Immendahl	Immendahl
Engelstraße	Am Hackland
Heerstraße	Heerweg
Landwehrstraße	ohne Bezeichnung
Tiergartenstraße	Weg zum Grunewald
Johanniterstraße Musfeldstraße	Musfelds Kirchweg
Kölnerstraße	Hunschenbuscherweg

Ähnlich liegen die Verhältnisse in Neudorf und Düssern.

Wo die Feldwege nicht zu Straßen wurden, blieben sie oft als schmale Gassen innerhalb der Blocks bestehen; so z. B. die Gasse zwischen Pulverweg und Königstraße, die Gasse zwischen dem Nürenweg und der Martinstraße, die Badhausgasse, der Ratenbäumchensweg u. a.

Wenn man eine Karte von Duisburg betrachtet, so sieht man gleich, wie die Feldwege die Anlage der Straßen beeinflußt haben. Im Dellviertel, im ehemaligen Gartengebiet vor der alten Stadt, waren viele Wege vorhanden. Hier verlaufen die Straßen ganz unregelmäßig und die Blockformen und Größen sind völlig verschieden. In den weiteren Außengebieten, z. B. im Gebiet zwischen Düsseldorfer- und Merkatorstraße, waren die Feldwege seltener und die Gewanne größer. Hier wird bei der späteren Aufteilung das Rechtecksystem viel mehr angewandt, indem man in die gegebene Flureinteilung ein rechteckiges Straßensystem hineinlegte. Die alten Wege blieben auch hier erhalten (Kölnerstraße, Lessing- und Humboldtstraße, Ratenbäumchensweg). Ähnlich ist es in Hochfeld. Auch in diesem Stadtteil erkennt man gleich die alten, radial zur Stadt hinführenden Wege (Immendahl, Hochfeldstraße, Heerstraße, Johanniterstraße, Tiergartenstraße) und die möglichst in rechteckiger Anordnung später angelegten Straßen. In Wanheimerort und in Neudorf östlich der Grabenstraße ist das Rechtecksystem viel reiner ausgeprägt. Diese Gebiete waren Heide- oder Waldland, und eine Flureinteilung war kaum vorhanden.

Da viele Duisburger Straßen auf Antrag Privater in die Bebauungspläne aufgenommen wurden, ist bei manchen Straßen in ihrem Verlauf eine besondere Rücksichtnahme auf die Grundstücksgrenzen festzustellen. Die Anlieger legten die Straßen so an, daß ihre Grundstücke möglichst günstig aufgeschlossen wurden. Hieraus ist der vom Rechtecksystem abweichende Verlauf mancher Aufteilungsstraßen zu erklären.

Bebauungspläne und Fluchtliniengesetz.

Für das Gebiet der Stadt Duisburg sind seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts fünf größere Bebauungspläne erlassen worden. Von diesen haben aber nur drei eine Bedeutung für die bauliche Entwicklung der Stadt gehabt, und zwar der Bebauungsplan für die Altstadt und das Dellviertel vom Jahre 1850, der Bebauungsplan für Hochfeld und der für Neudorf, beide aus dem Jahre 1878.

Der erste Bebauungsplan aus dem Jahre 1841 betraf in erster Linie die Altstadt, insbesondere den damals noch unbebauten Stadtteil Öderich (die Nordwestecke der Altstadt zwischen dem Hafen und der Beeck- und Schwanenstraße) und die Straßen an der ehemaligen Stadtmauer. (Sonnenwall, Kuhlenwall, Ritterstraße, Taubenstraße, Wallstraße usw.). Einsprüche gegen diesen Plan wurden nach seiner öffentlichen Auslegung im Rathause kaum erhoben. Als er in Kraft getreten war, und seine Auswirkungen sich bemerkbar machten, begann ein Sturm der Entrüstung. Man klagte nicht nur über zu große Straßenbreiten, sondern auch über die willkürliche Aufschließung des unbebauten Gebietes, die für viele Grundbesitzer eine große Schädigung bedeutete. Die Straßenbreiten dieses Planes schwankten zwischen 9 und 12 m, während die Blocktiefen selten 30 m überschritten. Auf Drängen der Regierung in Düsseldorf änderte die Stadt diesen Plan ab, indem sie die Straßenbreiten in der Altstadt verringerte und im Außengebiet mehr Rücksicht auf die vorhandenen Wege und Flurgrenzen nahm. Der neue Plan, der 1850 in Kraft trat, findet bei der Bevölkerung mehr Anklang, wenn auch die Klagen über diese neue Einrichtung nicht ganz verstummen.

Für die Altstadt sieht dieser Plan nur geringe Straßenbreiten vor. In der Hauptsache begnügt man sich damit, die unregelmäßigen Straßenfluchtlinien zu begradigen; bei Neuauflegung von Straßen werden im allgemeinen 9—12 m als ausreichende Breite betrachtet. Einige geplante Änderungen, die sich als nicht unbedingt nötig und als zu teuer erwiesen, ließ man später noch wegfallen. Neben den Straßen-

verhältnissen der Altstadt regelt der Plan von 1850 auch die zukünftige Bebauung des Dellviertels (zwischen Düsseldorferstraße, Sonnenwall und Hafenanschlußbahn).

Die wilde Bebauung in den weiteren Außengebieten hätte hier die Aufstellung von Bebauungsplänen schon früher nötig gemacht. Hochfeld erhielt aber erst im Jahre 1864 den ersten Bebauungsplan. Nach diesem Entwurf war für den Stadtteil eine Bebauung als reine Wohnstadt vorgesehen. Zahlreiche Plätze und alleeartige Straßen sollten die Vorstadt verschönen. Aber auch dieser Plan kam nicht zur Ausführung, obwohl er 14 Jahre rechtskräftig bestanden hat. Die am Hochfelder Rheinufer sich mächtig entwickelnde Industrie gab nicht nur dem Stadtteil einen ganz anderen Charakter, sondern sie setzte sich auch über alle Fluchtlinien hinweg und bebaute Gelände, das für Straßen und Plätze vorgesehen war. Dadurch entstand neben einer vollkommen regellosen Bebauung eine Störung der damals noch oberirdischen Entwässerung, so daß einige Straßen überhaupt nicht mehr entwässert werden konnten, und das Regen- und Abwasser auf ihnen stehen blieb. Diese Notlage zwang die Stadt dazu, den Bebauungsplan für dieses Gebiet grundlegend abzuändern. Der neue Plan wurde 1878 veröffentlicht. Die vielen Plätze fielen zum größten Teil weg, und die geplanten Straßen entsprachen mehr dem industriellen Charakter des Stadtteils.

In demselben Jahre erhielt auch Neudorf und z. T. das Gebiet zwischen der Mülheimerstraße und dem Bahnkörper der Bergisch-Märkischen Bahn seinen Bebauungsplan.

Leider ist die Stadt immer erst dann mit Bebauungsplänen an die Öffentlichkeit getreten, wenn die Bebauung des betreffenden Gebietes schon begonnen hatte. Die städtische Verwaltung konnte infolgedessen nie frei schaffen, da sie immer auf die schon begonnene Bautätigkeit Rücksicht nehmen mußte. Nicht immer ist es möglich gewesen, die Straßen im Bebauungsplan so zu legen, daß alle schon vorhandenen Gebäude mit der Straße in direkte Verbindung kamen. So findet man z. B. in Hochfeld oft ältere Häuser inmitten von Baublocks; man kann sie nur durch besondere Zugangswege erreichen (z. B. an der St. Johannstraße).

Die bauplanmäßige Erschließung des übrigen Stadtgebietes (besonders also des östlichen Neudorfs, des Wasserviertels und Düsserns) geschah durch Teilbebauungspläne und durch spezielle Fluchtlinienfestsetzung für einzelne Straßen je nach dem Fortschritt der Bebauung.

Bei allen Duisburger Bebauungsplänen sind für den Verlauf der Straßen die bestehenden Feldwege maßgebend; sie bestimmen in erster Linie Form und Größe der Blocks. Im Dellviertel ist der Einfluß der landwirtschaftlichen Flureinteilung auf die Blockschneidung am deutlichsten zu erkennen. Da die Feldwege völlig unregelmäßig verliefen, sind die Blockformen und Größen hier sehr verschieden. Sie decken sich im Dellviertel mit den landwirtschaftlichen Gewannen, die hier im Gartengebiet vor der Stadt klein waren. So hat z. B. der Block Düsseldorferstraße, Dellstraße, Neustraße eine Höchsttiefe von nur 50 m. Große Blocks (z. B. der Block Düsseldorferstraße, Dellstraße, Neustraße, Kremerstraße mit einer Höchsttiefe von über 200 m) sind später auf Antrag Privater durch Straßen aufgeteilt worden (hier Realschulstraße). Die Aufteilungsstraßen wurden regelmäßig so gelegt, daß die neugeschaffene Blocktiefe die Hälfte der alten betrug. Dieser Ursache verdankt auch die neue Marktstraße ihre Entstehung.

Auch in den weitere Außengebieten bilden die landwirtschaftlichen Gewanne die Grundlage des Bebauungsplanes. Da jedoch hier die Gewanne regelmäßig größer waren, hat man sie durch ein rechteckiges Straßennetz aufgeteilt. So sind in dem Gebiet zwischen Düsseldorferstraße, Merkatorstraße und Königstraße die alten Gewanne erhalten. Sie waren begrenzt von den alten Wegen Mülheimerweg (Am Buchenbaum), Ratenbäumchensweg (Humboldtstraße, Lessingstraße), Hunschenbucherweg (Kölnerstraße) und Düsseldorferstraße. Jedoch hat man diese Gewanne durch einen Spezialbebauungsplan Ende der 1870er Jahre rechteckig untergeteilt durch die Friedrich-Wilhelmstraße, Kronprinzenstraße, Viktoriastraße, Karlstraße, Hohestraße u. a., so daß Blocks von 100—150 m Tiefe entstanden. Auch der Hochfelder und Neudorfer Bebauungsplan sind in ihren Grundlagen auf die landwirtschaftlichen Gewanne zurückzuführen. Diese sind regelmäßig erhalten geblieben, weil an den sie begrenzenden Wegen die Bebauung begann, ehe der Bebauungsplan veröffentlicht wurde. Solche Straßen sind: In Hochfeld Hagelstraße, Immendahl, Hochfeldstraße, Wanheimerstraße, Reichsstraße z. T., Engelstraße, Werthauserstraße, Musfeldstraße u. a.; in Neudorf die Neudorferstraße, Kammerstraße, Oststraße z. T., Haroldstraße, Grabenstraße u. a. Doch fand nie eine völlig geschlossene Randbebauung der Gewanne statt. Es blieb für die später in Kraft tretenden Bebauungspläne immer noch die Möglichkeit, diese großen Blocks aufzuteilen, was auch immer erfolgte. Da die Parzellen innerhalb der Gewanne klein waren und immer im Besitz verschiedener Bürger standen, so bestand das allergrößte Interesse daran, diese großen

Blocks aufzuteilen, damit möglichst viele Grundstücke eine Straßenfront bekamen und bebaut werden konnten. Aus diesem Bestreben heraus erklären sich auch die vielen Anträge Privater auf Aufteilung großer Blocks. Es fand also in Duisburg im Gegensatz zu Berlin und anderen östlichen deutschen Städten nicht eine geschlossene Randbebauung großer Blocks und darauf folgend eine Ausnutzung der innerhalb der Blocks gelegenen Grundstücke durch umfangreiche Hintergebäude (Mietskasernen) statt, sondern es war stets üblich, die größeren Baublocks durch Straßen aufzuteilen. Die Größe der so entstandenen Blocks ist verschieden; sie schwankt zwischen 60 und 180 m Tiefe.

Die wenigen großen landwirtschaftlichen Parzellen in Duisburg haben nicht zur Schneidung von großen Blocks geführt. Solche großen Parzellen bestanden an der Düsseldorferstraße unweit des Grunewalds, zwischen dem Bahnkörper der Köln-Mindener Bahn und der Düsseldorferstraße, in der Nähe der heutigen Niederrheinischen Hütte und im Stadtteil Kaßlerfeld.

Die großen Parzellen in der Nähe der Düsseldorferstraße sind teilweise in die Hand der Eisenbahnverwaltung gekommen und von dem Bahnkörper zerschnitten worden. Heute gehören sie zum Verschiebebahnhof. Einige dieser Parzellen hat die Industrie erworben (Niederrhein. Hütte, ehem. Röhrenfabrik). Der Rest der Parzellen ist heute mit Villen bebaut, die von größeren Parks umgeben sind. Im Stadtteil Kaßlerfeld sind eine Reihe größerer Parzellen von der Stadt erworben und, da sie der Hafenerweiterung dienen sollen, weder aufgeschlossen noch bebaut worden. Für die anderen großen Weideparzellen in diesem Bezirk ist noch kein Bebauungsplan entworfen. Sie liegen zum großen Teil im Grundwassergebiet.

In Wanheimerort und in Neudorf östlich der Grabenstraße bestand keine landwirtschaftliche Flureinteilung, da diese Gebiete Heideland waren. Hier findet in Anlehnung an die herrschende Form der Blockschneidung eine regelmäßige Aufteilung in rechteckige Blocks statt, die meist bis zu 80 m tief und 150—200 m lang sind. Daß hier keine großen Blocks entstanden, ist im wesentlichen darauf zurückzuführen, daß zu der Zeit, als für diese Gebiete ein Bebauungsplan entworfen wurde (1890), sich schon ein festes System herausgebildet hatte, das kleinere Blocks vorsah. Die wenigen bestehenden Wege blieben auch hier erhalten. Im übrigen sind in Neudorf von Einfluß auf die Blockschneidung gewesen einmal die Waldgrenze, dann die Lage des Friedhofs und die Grabenstraße als ehemalige Landwehr. Besonders regelmäßig ist die Blockschneidung im östlichen Wanhei-

merort in Anlehnung an den Bahnkörper der Strecke nach Düsseldorf und im Westen an die Wanheimerstraße.

Die Straßenbreiten der Duisburger Bebauungspläne sind im allgemeinen gering, viel geringer als die der Nachbarstadt Düsseldorf. Im Bebauungsplan von 1850 sind für das Erweiterungsgebiet Wohnstraßenbreiten von 11—13 m Breite vorgesehen, während Verkehrsstraßen 15—18 m breit geplant sind. In den beiden Bebauungsplänen von 1878 beträgt die Straßenbreite meist 15 m; bei einigen Wohnstraßen geht sie auf 11—13 m herunter, Verkehrsstraßen sind dagegen bis zu 22 m breit. Im Gebiet der gemeinnützigen Aktienbaugesellschaft in Wanheimerort und bei einigen Straßen in Hochfeld, z. B. Kupferhüttenstraße, sind die Straßenbreiten auf 9—10 m ermäßigt worden.

Im östlichen Neudorf sind dagegen die Straßenbreiten durchweg größer. So ist z. B. die Gneisenaustraße 26 m breit, die Nassestraße und der Sternbuschweg 22—24 m breit geplant.

Das Fluchtliniengesetz vom Juli 1875 und das dieses Gesetz ergänzende Ortsstatut vom Februar 1877 haben auf die Fluchtlinienfestsetzung in Duisburg keinen Einfluß gehabt. Die Bebauungspläne, die nach Erlaß dieses Gesetzes angefertigt wurden, unterscheiden sich kaum von den vorhergehenden. Wesentliche Bedeutung hat jedoch das Fluchtliniengesetz für die Besserung der Straßenverhältnisse in der Altstadt gehabt. Das Gesetz ermöglichte es der Stadtverwaltung, die Einhaltung der neu festgesetzten Fluchtlinien für die Altstadtstraßen bei Neubauten zu erzwingen. Infolgedessen sind mehrere schmale und winklige Altstadtstraßen im Laufe der Jahre verbreitert worden. Besonders wichtig war das bei der Kasinostraße (früher Enge Gasse) und der Gutenbergstraße (Pootgasse). Diese Straßen sind heute wichtige Verbindungswege zwischen dem Kern der Altstadt und dem südlichen bzw. südöstlichen Erweiterungsgebiet. Neben diesen beiden Straßen sind noch besonders hervorzuheben die Beeck- und die Kuhstraße. Das Einrücken in die neuen Fluchtlinien ist bei diesen Straßen im Jahre 1914 bis auf einige wenige Häuser vollzogen, ohne daß der Stadt Kosten entstanden.

Die Duisburger Bebauungspläne aus den Jahren 1850 und 1878 sind in späteren Jahren in mancher Hinsicht ergänzt worden. Fast immer wurden die projektierten Blocks noch durch Straßen untergeteilt. So sind auf dem Bebauungsplan für Hochfeld nur ein kleiner Teil der heutigen Straßen vorgesehen. Für den Teil Hochfelds zwischen Wanheimer-, Werthauser-, und Reichsstraße waren projektiert: Heer- und Wanheimerstraße, Hochfeld-, Hagelstraße und Im-

mendahl; die Breite-, Zirkel-, Au- und Charlottenstraße; die Walzenstraße, die Sedanstraße, die Brückenstraße, die Eigenstraße und die Reichsstraße. Alle anderen Straßen, besonders also die Aufteilungsstraßen zwischen Reichs- und Sedanstraße, die Antonienstraße usw. sind erst später nach dem Fortschritt der Bebauung in den Plan aufgenommen worden, zum großen Teil auf Antrag Privater. In den Bebauungsplan für das östliche Hochfeld (Robertstraße, Donnersmarkstraße) sind um 1910 einige Aufteilungsstraßen mit gekrümmten Fluchtlinien aufgenommen worden, ebenso im Wasserviertel und in Düssern im Gelände der ehemaligen Maschinenfabrik Bechem & Keetmann und an der Hafenbahn (Wintgensstraße, Schreiberstraße). Diese Straßen waren vor dem Kriege noch nicht ausgebaut. Um dieselbe Zeit hat man bei einigen Straßen des Zweckviertelgebietes am Kaiserberg eine Trennung von Straßen- und Baufluchtlinie vorgeschrieben, um die Anlage von Vorgärten zu ermöglichen.

Infolge dieser oben geschilderten späteren Maßnahmen stellt sich die tatsächliche Entwicklung der Aufteilung des Erweiterungsgebietes meist wesentlich anders dar, als wie es im ersten Bebauungsplan vorgesehen war. Nur die grundlegenden Aufteilungsstraßen bleiben in ihrer alten Lage bestehen. Die weitere Aufteilung der von der Stadt geplanten großen Blocks erfolgte in der Regel erst Jahre später oft nach dem Wunsche der baulustigen Grundbesitzer und unter dem Einfluß der jeweils für richtig befundenen Grundsätze bezüglich Straßenbreite, Fluchtlinienführung usw.

Straßenanlage.

Bezüglich der Anlage von Straßen sind für Duisburg mehrere Perioden zu unterscheiden, je nach der gesetzlichen Grundlage, auf der die Regelung des Straßenbaues beruht.

Vor Erlaß des Fluchtliniengesetzes vom Juli 1875 und des ergänzenden Ortsstatuts lehnt sich die Ordnung des Straßenbauwesens an die bestehenden Baupolizei-Ordnungen an. Die erste Bauordnung für Duisburg vom Jahre 1862 bestimmt im § 19, daß derjenige, der außerhalb der eröffneten Straßen ein Gebäude aufführen will, kein Recht hat, die Gemeindemittel zur Beschaffung der dem neuen Bauwerk etwa nötig werdenden Zugänge zu beanspruchen, auch dann nicht, wenn das Baugrundstück im Bezirk des Bauplanes liegt. Dieser Paragraph gestattet also den Bau auf völlig unaufgeschlossenem Grund und Boden. Daß von dieser Möglichkeit ausgiebig Gebrauch gemacht

worden ist, zeigt eine Stelle aus dem Verwaltungsbericht von 1867, S. 20. Hier schreibt der damalige Bürgermeister:

„... es bleibt aber nicht aus, daß mit der fortschreitenden Bodenentwicklung in den Außenbezirken das Bedürfnis auch zum Ausbau anderer Wege immer mehr hervortritt. Es kann allerdings das oft gestellte unberechtigte Verlangen, jeden Ackerkulturweg, sobald ein einzelnes Haus daran gebaut wird, auszubauen, nicht befriedigt werden; vielmehr ist daran festzuhalten, daß es zunächst Sache der Bauenden ist, für gehörige Zugänge zu den Häusern zu sorgen resp. die Wege und Straßen in vorgeschriebener Breite offenzulegen. Ist aber ein baulicher Zusammenhang hergestellt ..., so muß es als eine der wichtigsten Aufgaben der Gemeinde erkannt werden ..., solche Wege in möglichst guten Stand zu setzen."

Für diese Instandsetzung weisen die Bauetats von 1864 bis 1871 die Summe von 489 Thl. auf, und zwar werden diese verwendet für den teilweise Ausbau von nur zwei Straßen. Die Kosten für Grunderwerb und Anlage der Bürgersteige sind nicht eingesetzt; dagegen trug die Stadt die Kosten für die oberirdische Rinnenentwässerung. Bedeutend umfangreicher sind jedoch die Posten für Unterhaltung der alten Heer- und Fährwege in Hochfeld, an denen eine Bebauung zuerst stattfand.

Die ersten Bestimmungen über Straßenausbau brachte die Bauordnung von 1873. In ihr wird angeordnet, daß Gebäude nur an ausgebauten Straßen und Plätzen errichtet werden dürfen. Das bisher übliche wilde Bauen sollte damit unterbunden werden. Auf Grund dieser Bestimmung hatte sich bei der städtischen Verwaltung eine ganz bestimmte Übung ausgebildet, die der Bürgermeister in einem Brief an den Magistrat von Dortmund folgendermaßen schildert:

„Will jemand bauen, so muß er vorher in vorzuschreibender Art hinsichtlich Breite und Ausdehnung eine neue Straße schaffen, die einmal im Zusammenhang mit dem bestehenden Straßennetz steht und andererseits der städtischen Baukommission zweckmäßig erscheint.

Die städtische Verwaltung unterscheidet nun hier vorzugsweise betreffs der zu stellenden Forderungen zwei Fälle. Wenn nämlich die Offenlegung der neuen Straße zweckmäßig oder im allgemeinen Interesse sogar wünschenswert erscheint, begnügt man sich mit der unentgeltlichen Hergabe des Straßenlandes, ohne weitere Anforderungen hinsichtlich des Ausbaus zu stellen.

Hatte dagegen die neue Straße keine andere Bedeutung, als privaten Interessenten eine bessere Ausnutzung ihrer Grundstücke zu schaffen, so wurde auch die Befestigung der Straße möglichst durch chausseemäßigen Ausbau gefordert und außerdem eine zweckmäßige (oberirdische) Entwässerung verlangt. Die zu diesem Zweck mit den Interessenten angeknüpften Verhandlungen führten in der Regel zum erwünschten Ziele; nur selten mußte die Aufsichtsbehörde eingreifen, die ausnahmslos zu Gunsten der Stadt entschied. Die Anforderungen gar zu hoch zu stellen, versagte sich die Verwaltung, um nicht hemmend in die Bautätigkeit einzugreifen.

Die später notwendig werdende Pflasterung und unterirdische Kanalisation dieser neuen Straßenzüge sowie die Beleuchtung und Unterhaltung fällt überwiegend der Stadt zu. Alle Straßenarbeiten werden von der Stadt ausgeführt, auch die, die auf Kosten der Anlieger stattfinden."

Wegen der Dürftigkeit der in Vorstehendem wiedergegebenen Richtlinien und der nachlässigen Handhabung derselben, kann von einer einheitlichen Regelung kaum die Rede sein. Da jede Straßenanlage auf einem privaten Vertrag zwischen der städtischen Verwaltung und den Interessenten beruhte, konnte keine Einheitlichkeit gewahrt werden, zumal sich die Stadt bemühte, den privaten Unternehmungsgeist möglichst wenig zu hemmen und auf gütlichem Wege mit den Interessenten fertig zu werden.

Die große finanzielle Belastung der Stadt, die diese Ordnung des Straßenbaus zur Folge hatte, bewirkte, daß die städtischen Behörden sich im Anlegen von neuen Straßen möglichste Beschränkung auflegen mußten. Da aber gerade zu Beginn der 70er Jahre durch den starken Bevölkerungszuwachs eine erhöhte Baulust auftrat, ließ man der Entwicklung in den Außengebieten mehr oder weniger freien Lauf, und nur so läßt sich die vollkommen unregelmäßige Baulanderschließung namentlich in Hochfeld erklären. In der Nähe der alten Stadt, wo kaum Arbeiterhäuser entstanden, sondern der bessergestellte Mittelstand sich anbaute, ging die Entwicklung langsamer und geordneter vor sich.

Das am 27. II. 1877 erlassene „Ortsstatut betreffend die Anlegung, Veränderung und Bebauung von Straßen in der Stadt Duisburg" schuf die Grundlage, auf der in Zukunft die Erweiterung des Straßennetzes in Duisburg erfolgte. Die wichtigsten Bestimmungen dieses Statuts enthalten die Regelung der Kostenfrage. Für die Stadt

tritt eine große finanzielle Entlastung dadurch ein, daß die Anlieger verpflichtet werden, die Kosten der Freilegung, ersten Einrichtung, Befestigung und Entwässerung der Straße der Stadt zu ersetzen (§ 1). Die Verteilung der Kosten erfolgt im Verhältnis der Frontlängen der einzelnen Grundstücke. Öffentliche Plätze und Anlagen werden hierbei als beitragspflichtige Grundstücke betrachtet. (§ 6). Unter Entwässerungskosten werden nur die Kosten einer oberirdischen Rinnenentwässerung oder einer einfachen unterirdischen Tonrohrleitung verstanden. (§ 5). Die Zahlung der zu leistenden Beträge erfolgt vor Erteilung der Bauerlaubnis. (§ 9). Für bestimmte Zeiträume werden von der Stadtverwaltung Einheitssätze festgestellt. (§ 3). Die Stadt ist befugt und auf Antrag der Interessenten verpflichtet, die Straßenbauarbeiten selbst für Rechnung dieser ausführen zu lassen. (§ 17).

Will ein Unternehmer einen im Bebauungsplan festgesetzten Straßenzug oder einen Teil eines solchen ausbauen, so muß ihm die Stadt dazu immer die Genehmigung erteilen und den Ausbau auf Kosten des Unternehmers veranlassen, wenn nicht erhebliche Gründe des öffentlichen Interesses im Wege stehen. (§ 12). Diese Genehmigung verpflichtet den Unternehmer, die Straße innerhalb eines Jahres auszubauen und das Straßengelände ohne hypothekarische Belastung der Stadt zu übereignen. Soll eine Straße, die nicht im Bauplan vorgesehen ist, angelegt werden, so ist hierzu die Genehmigung der Stadt nötig. (§ 15). Wann hier eine Genehmigung stattfindet und wann sie versagt wird, darüber schweigt das Statut. Die Stadt hat sich hier freie Hand gelassen und von Fall zu Fall entschieden.

Den Anbau an unausgebauten oder noch nicht fertiggestellten Straßen gestattet das Statut unter folgenden Bedingungen: Das Straßengelände vor dem zu errichtenden Gebäude muß bis zur Mitte der Straße (höchstens aber bis zu einer Breite von 13 m) einschließlich des Bürgersteigs befestigt und entwässert werden. Außerdem muß das Grundstück mit dem übrigen Straßennetz in eine von der Verwaltung vorzuschreibende Verbindung gebracht und diese gehörig befestigt und entwässert werden. (§ 16).

Im allgemeinen enthält das Ortsstatut die Grundzüge, nach denen sich die weitere Entwicklung des Straßenausbaus in Duisburg vollzogen hat. Besonderes Interesse hatte die Stadt an der Kostenfrage, und sie hat infolgedessen hier auf strengste Einhaltung der Vorschriften des Statuts gesehen. Im übrigen hat man aber die Handhabung des Statuts den jeweiligen Verhältnissen angepaßt. So ist z. B. der Anbau an unaufgeschlossenen Straßen ohne Schaffung eines ordnungsmäßigen Zugangs (s. o.) — das wilde Bauen — noch bis in die 90er

Jahre geduldet worden. Erst dann hat man diese eingewurzelte Gewohnheit „nach Möglichkeit beschränkt". (Akten A. I. 15. Erleichterung f. Arbeiterhäuser.) [11])

Anträge auf Anlegung von Straßen, die noch nicht im Bebauungsplan vorgesehen sind, sind recht zahlreich eingegangen. Viele davon hat die Stadt abschlägig beschieden mit der Begründung, es bestehe kein Bedürfnis dafür. Gestattet wurden meist die Straßen, die die Aufteilung großer Blocks bezweckten. So sind z. B. im Dellviertel die Marktstraße und die Realschulstraße solche auf Anregung Privater entstandene Straßen. In den weiteren Außengebieten ist die Zahl dieser Straßen noch viel größer, besonders in Hochfeld, wo die Aufteilung der alten Gewanne meist auf Anregung Privater geschah. Dagegen wurden Straßenanlagen in unbebauten und unaufgeschlossenen Gebieten, wo ein Anschluß an fertige Straßen nicht bestand, durchweg nicht gestattet, so z. B. eine von der Essenbergerstraße in Neuenkamp nach Süden zum Parallelhafen führende Straße oder die Straßen in der Flur „auf der Höhe" östlich der Ruhrorterstraße. Viel seltener waren die Anträge auf Offenlegung und Ausbau von Straßen, die im Bebauungsplan vorgesehen waren. Vielmehr hat die Stadt den Ausbau dieser Straßen fast immer selbst bewirkt. Es ist zu unterscheiden zwischen den Straßen, deren Offenlegung von mehreren Anliegern beantragt wurde, und denen, deren Offenlegung auf Antrag einzelner Unternehmer erfolgte.

Solche sog. Unternehmerstraßen sind:

In Neudorf:	In Düssern:	In Hochfeld:	Im Dellviertel:
Hebbelstr.	Hohenstaufenstr.	Liebfrauenstr.	z.T. Cäcilienstr.
Diesterwegstr.	Schreiberstr.	Nelkenstr.	
Blumenstr.	Falkstr.	Gerockstr.	
Scheffelstr.		z.T. Eigenstr.	
z.T. Oststr.		Paulusstr.	
		Gravelottestr.	
		Trautenaustr.	
		Teilstr.	
		Adelenstr.	
		Ziethenstr.	
		Petristr.	
		St. Johannstr.	
		z.T. Reichsstr.	
		Fehrbellinstr.	
		z.T. Zirkelstr.	

[11]) Unverständlich ist es, wie die Stadt selbst um 1900 noch an der Tonstr., einem dürftig befestigten Feldweg in Düssern, eine Schule errichten konnte, die bei der späteren planmäßigen Aufschließung des Geländes dieser im Wege stand.

Außerdem gehören hierzu fast alle Straßen im Wasserviertel und die Seitenstraßen zur Düsseldorferstraße zwischen Grunewald und dem Bahnkörper nach Hochfeld. Neben diesen reinen Unternehmerstraßen bestehen Straßen auf Antrag mehrerer Anlieger, die auch Unternehmer oder Bauhandwerker sein können.

Anträge auf Offenlegung dieser Straßen sind von Leuten aus den verschiedensten Berufklasse gestellt worden. Meist sind es die Anlieger, die sich zu diesem Zwecke vereinigt haben. Wirte, Kleinhändler, selbständige Handwerker, Landwirte und Rentner bilden die Mehrzahl gegenüber den Bauunternehmern und Baugewerksmeistern.

Der Ausbau der Straßen ist regelmäßig durch das Stadtbauamt erfolgt. In den 1870er Jahren und auch noch nach Erlaß des Ortsstatuts hält man eine Chaussierung mit Basaltkleinschlag für ausreichend. Nach 1900 pflasterte man die Straßen gleich bei der Bebauung, besonders die Wohnstraßen. Für die ehemals nur chaussierten Straßen stellte sich meist bald das Bedürfnis der Pflasterung ein, am ersten bei den Verkehrsstraßen. Aber auch dort, wo die Chaussierung ausreichte, erforderte diese eine viel häufigere Ausbesserung, als wenn von vorne herein gepflastert worden wäre. Durch diese Arbeiten wuchsen die Ausgaben der Stadt immer mehr. Da es vor 1903 noch nicht möglich war, die Anlieger zur Tragung der Wegeunterhaltungslast mit heranzuziehen, so wurde 1892 beschlossen, die Offenlegung von Straßen möglichst zu beschränken und sie nur dann zu gestatten, wenn die Interessenten den vollen Ausbau einschließlich der Anlage von Gas- und Wasserleitung, Pflasterung usw. auf ihre Kosten übernehmen.

Noch 1914 sind eine ganze Reihe Duisburger Straßen nicht gepflastert, sondern mit chausseemäßiger Befestigung versehen; es sind dies nicht nur Nebenstraßen, sondern auch Verkehrsstraßen. (Musfeldstraße z. T., Pulverweg [z. T. völlig vernachlässigt], Merkatorstraße, Kölnerstraße z. T., Bocksbart, Kammerstraße, Gustav-Adolfstraße, Haroldstraße z. T., Sternbuschweg, Wanheimerstraße z. T., Heerstraße und eine Reihe älterer Wohnstraßen in Hochfeld, z. B. die Parlamentstraße, die Hagelstraße u. a.) Mit Recht wird über den Zustand mancher Straßen immer wieder Klage geführt. Asphaltiert war außer einigen wenigen Geschäftsstraßen in der Altstadt nur die östliche Friedensstraße.

Erleichterungen im Straßenausbau bestehen für gewisse Arbeiterwohnstraßen, soweit sie nicht Verkehrsstraßen sind. Für diese hält man seit 1898 eine leichte Kies- oder Schlackenbeschotterung für ausreichend. Voraussetzung ist aber, daß an diesen Straßen nur Arbeiter-

wohnhäuser von ganz bestimmter Größe und Stockwerkzahl gebaut werden, wie sie der Gemeindebeschluß vom 19. IV. 1898 näher bezeichnet, und daß diese Häuser nicht von Unternehmern für ihre eigenen Arbeiter errichtet werden. Für diese 41 Straßen übernimmt die Stadt die Hälfte der Straßen- und Kanalbaukosten einschließlich Anlage des Bürgersteigs, vorausgesetzt, daß die Häuser auch tatsächlich von Arbeitern bewohnt werden. Diese Straßen liegen in Wanheimerort zwischen der Düsseldorferstraße und dem Bahnkörper und einige wenige in Neudorf. (Ulmen-, Tannen-, Birkenstraße; Wald-, Akazienstraße).

Das am 14. II. 1911 genehmigte neue Ortsstatut betreffs Anlegung von Straßen usw. hat im wesentlichen denselben Wortlaut wie das Statut von 1877. Der leitende Gedanke beim Erlaß dieses Statutes ist das Bestreben gewesen, die verschiedene Behandlung der seit 1905 eingemeindeten Städte Ruhrort und Meiderich abzustellen, und die Bestimmungen über die Anlage von Straßen für das gesamte Stadtgebiet zu vereinheitlichen. Neu sind die Bestimmungen über die Gründung eines Straßenbaufonds. Dieser Fonds wird gebildet aus den von den Baulustigen eingezahlten Beträgen. Die Gelder werden zum Ausbau von Straßen in den Stadtteilen verwandt, wo sie aufgekommen sind. Zu diesem Zweck wird das Stadtgebiet in zehn Bezirke eingeteilt. Diese Bestimmung ist aufgenommen worden, um für die eingemeindeten Bezirke eine Benachteiligung beim Straßenausbau zu vermeiden. Im § 22 des neuen Statuts ist der oben geschilderte Gemeindebeschluß von 1898 über die Erleichterung bei Arbeiter-Wohnstraßen angeführt.

5. Zweckviertel.

Die gesamte Ausdehnung der Stadt Duisburg im vorigen Jahrhundert beruhte auf der Entwicklung der Industrie. Diese hat auch im wesentlichen das Stadtbild beeinflußt und bei der ungehinderten Ausdehnungsmöglichkeit meist ungünstig. Wenn auch die städtische Verwaltung sich in den 70er Jahren bemühte, die Industrie aus dem damals vorgesehenen Erweiterungsgebiet (Dellviertel) fernzuhalten[12]), so wuchsen ihr doch in den folgenden Jahrzehnten die Verhältnisse über den Kopf. Man hatte die Industrie nach Hochfeld und Neudorf gewiesen; aber schneller, als man erwartet hatte, folgte die Bebauung mit Wohnhäusern den Fabriken nach, und so entstanden jetzt dort

[12]) Eine Beschränkung der Industrie-Niederlassung bestand aber nicht. Noch 1897 schreibt der Oberbürgermeister an einen Kollegen: „Hier kann jeder an jeder Straße Fabriken bauen."

Mischviertel. Besonders in Neudorf und an der Mülheimerstraße und ihren Seitenstraßen bildeten sich durch das Durcheinander von Fabriken und Wohnhäusern die unangenehmsten Verhältnisse aus. An der mittleren Mülheimerstraße und Seitenstraßen befanden sich z. B. ganz in der Nähe bester Wohnstraßen (Elisabethstraße, Lutherstraße, Hohenzollernstraße u. a.) die ausgedehnten Anlagen der Masch.-Fabr. Bechem u. Keetmann, das Stahlwerk Bischoff, eine Dampfmühle, Seifenfabrik, der Straßenbahnhof und kleinere Textil- und eisenverarbeitende Werke. Heute ist die Industrie größtenteils nach günstigeren Standorten abgewandert, aber die Schäden, die das unregelmäßige Wachstum mit sich gebracht hatten, sind noch nicht alle beseitigt. So verunstalteten z. B. die Abbruchreste der oben erwähnten Fabriken an der Mülheimerstraße diese Straße durch Jahrzehnte. Ähnlich lagen die Verhältnisse in Hochfeld, wenn auch nicht ganz so kraß, da sich hier die Industrie ziemlich geschlossen am Rheinufer niedergelassen hatte, und die Wohnhäuser abseits standen.

Von einem einheitlichen größeren Mittelstandswohnviertel kann in Duisburg kaum die Rede sein. In Hochfeld und Wanheimerort sind Arbeiterhäuser stark vorherrschend, die Stadtteile Neudorf und Düssern sind gemischte Wohnviertel; in Neudorf überwiegt die Arbeiterbevölkerung, in Düssern der Mittelstand. Das Gebiet südlich der Königstraße bis zur Zweigbahn ist größtenteils Mittelstands-Wohnviertel, doch sind auch Arbeiterwohnhäuser eingesprengt. Neuenkamp und Kaßlerfeld sind Arbeiter-Wohnviertel mit geringem landwirtschaftlichen Einschlag. Ansätze zu einem reinen Mittelstandswohnviertel sind an verschiedenen Stellen der Stadt vorhanden, z. B. am Kaiserberg, im Wasserviertel, an der Düsseldorferstraße und vereinzelt in Neudorf.

Die Altstadt ist im Laufe der Jahre zur Geschäftsstadt geworden. Die alten kleinen Bürgerhäuser haben mächtigen Geschäftshäusern Platz gemacht. Diese Entwicklung ist gekennzeichnet durch die Bevölkerungsabnahme in diesem Stadtteil. Die Bevölkerungszahl betrug

1864 . . . 13 881
1890 . . . 14 841 Seelen und war
1910 . . auf 10 658 Seelen gefallen. Ausgedehnt hat sich der Charakter einer Geschäftsstadt auch auf die Königstraße, die Verbindungsstraße zwischen Altstadt und Hauptbahnhof und die Düsseldorferstraße. Hier standen um 1905 noch die Wohnhäuser der alten Duisburger Kaufmannsfamilien. Heute stehen hier Banken und Bürohäuser; die Straßen sind zu Geschäftsstraßen geworden.

Die Bauordnung von 1900 sucht nun an die bestehenden Verhältnisse anknüpfend die Gebiete, die noch nicht durch zu große Mischung der Bebauung für die Errichtung von Zweckvierteln verdorben sind, gegen Verunstaltung zu schützen, und die zukünftige Bebauung in diesen Stadtteilen nach einheitlichen Gesichtspunkten zu regeln. Diese Regelung bezieht sich nur auf verhältnismäßig kleine Teile der Stadt. Sie betrifft das Gebiet rechts und links der Mülheimerstraße, und zwar einen Streifen zwischen der Luther- und Grabenstraße und der Waldgrenze einschließlich eines kleinen Gebietes zwischen der Hansastraße (Schwarzer Weg) und dem Bahndamm sowie die Düsseldorferstraße von der Hochfelder Zweigbahn bis zur Eisenbahn Hochfeld-Speldorf einschließlich der anschließenden Straßen und das damals unbebaute Wasserviertel.

Die Bebauung dieser Gebiete hat nach folgenden Gesichtspunkten zu erfolgen:

A. Das Gebiet der offenen Bauweise.

Es ist hierfür vorgesehen: Die Schweizerstraße und die östlich angrenzenden Straßen, die Kaiser-Wilhelm-Straße und das oben näher umschriebene Gebiet an der Düsseldorferstraße.

Es sind hier Vorgärten von mindestens 6 m Tiefe anzulegen. Der Abstand der benachbarten Gebäude muß mindestens 10 m betragen; der Abstand von der Nachbargrenze mindestens 5 m. Diese Zwischenräume dürfen mit eingeschossigen Vorbauten bebaut werden; in die Vorgärten dürfen Erker, Glasveranden und Balkonbauten vorspringen. Die Gebäude müssen einen Hofraum von mindestens $^{6}/_{10}$, bei Eckgrundstücken $^{5}/_{10}$ der Grundfläche haben.

B. Das Gebiet der geschlossenen Bauweise.

Für diese Bebauung sind die unter A nicht erwähnten Zweckviertel vorgesehen.

Die Grundstücke dürfen hier nur bis zur Hälfte, Eckgrundstücke nur bis zwei Drittel der Gesamtfläche bebaut werden. Ausnahmen können für Grundstücke mit geringer Tiefe zugelassen werden. Die Geschoßzahl ist auf 3½ beschränkt. Jedoch dürfen die Räume des Halbgeschosses nicht als selbständige Wohnungen Verwendung finden.

Für beide Bezirke gelten folgende Bestimmungen: Anlagen, die bei regelmäßigem Betrieb durch Verbreitung schädlicher oder lästiger Dünste, starken Rauchs oder durch Erregung ungewöhnlichen Geräuschs, Gefahren, Nachteile oder Belästigungen für die Bewohner dieser Viertel verursachen, dürfen nicht errichtet werden. Die Erweiterung bereits vorhandener Anlagen kann, wenn diese nicht besonders belästigend sind, ausnahmsweise gestattet werden.

Die Straßen der Stadt, die von diesen Bestimmungen der Baupolizei-Ordnung betroffen wurden, waren teilweise schon mit Häusern bebaut, die diesen Folgerungen nicht entsprachen. Auch gewerbliche Anlagen bestanden innerhalb dieser Bezirke, so eine Brauerei, eine Malzfabrik, ein Straßenbahndepot mit Reparaturwerkstätten und einem Kraftwerk, eine Kaffeerösterei u. a. Die Bebauung des Zweckviertels am Grunewald litt sehr unter der Nähe des Eisenbahnkörpers. Heute ist dieses Gebiet vollkommen von Eisenbahndämmen eingeschlossen, und die Nähe zweier großer Verschiebebahnhöfe mit Lokomotivschuppen und Bekohlungsanlagen machen den Anbau in diesem Stadtviertel durchaus nicht verlockend.

Im Jahre 1908 wurde für das Gebiet der ehemaligen Maschinenfabrik Bechem und Keetmann an der Mülheimerstraße von Muthesius ein neuer Bebauungsplan aufgestellt, und hierdurch das Gebiet als Wohnviertel mit geschlossener Bebauung vorgesehen. So ist der ganze Stadtbezirk zwischen der Mülheimerstraße, dem Bahnkörper der Bergisch-Märkischen Bahn und dem Wald für Bebauung mit Wohnhäusern vorbehalten. Störend wirken nur die Winkelstraße und teilweise die Hansastraße und Brauerstraße mit ihren einfachen Arbeiterhäusern.

Die Bauordnung von 1911 baut die Einteilung der Stadt in Zweckviertel weiter aus. Man beschränkte sich diesmal nicht nur darauf, für Wohnviertel zu sorgen, sondern man regelt jetzt die Bebauung des gesamten Stadtgebietes durch Einrichtung von sechs Bauklassen. Für die durch die Bauordnung von 1901 festgelegten Zweckviertel blieben die alten Bestimmungen bestehen, d. h. man nahm diese in etwas anderer Form in die neue Bauordnung auf.

Die Einteilung der Stadt in Bauzonen erfolgte nach folgenden Gesichtspunkten:

Charakter d. Str.	Bauklasse	Zulässige Grundst.-Ausnutz. [13])		Zuläß. Geschoßzahl		Mind. Größe d. Hofraums
		Hauptgeb.	Hintergeb.	Hauptgeb.	Hintergeb.	
Geschäftsstraße	I	3/4	2/3	4	3	30 qm
Hauptverkehrsstr.	II	2/3	1/2	4	3	30 qm
Nebenverkehrstr.	III	2/3	1/2	3	2	50 qm
Wohnstr.	IV	1/2	—	3	—	50 qm
Bessere Wohnstr.	V	1/2	—	2 1/2	—	50 qm
Offene Bebauung	VI	4/10		2 1/2	—	50 qm
Off. Bbg. Meiderich	VI	5/10		2 1/2	—	50 qm

[13]) Die Ausnutzungssätze für Hintergebäude beziehen sich auf den nach Errichtung des Hauptgebäudes verbleibenden Grundstücksrest.

Zu diesen Bestimmungen kamen noch besondere Erfordernisse, die bei einzelnen Straßen verschiedener Bauklassen gestellt wurden. So werden bei manchen Straßen Vorgärten von 2½—6 m Tiefe verlangt. Andere Straßen bleiben für Kleinwohnungen mit offener Bauweise vorbehalten. Es sind dies die Straßen im Gelände der gemeinnützigen Aktienbaugesellschaft. Gegen Schädigungen durch belästigende Industrie- und Gewerbezweige wird nur ein verhältnismäßig kleiner Teil der Stadt geschützt.

Die Eingemeindung der Städte Ruhrort und Meiderich hat auf die Zweckviertelbildung keinen größeren Einfluß gehabt. Noch heute besteht Ruhrort als selbständige Geschäftsstadt neben Duisburg, als Hauptsitz des Kohlen- und Erzfrachtverkehrs und Sitz der Schifferbörse. Da Ruhrort aber durch Flußläufe, Hafenbecken und industrielle Anlagen fast jede Möglichkeit genommen ist, sich auszudehnen und schon jahrzehntelang ein ziemlicher Mangel an Mittelstand-Wohnhäusern bestand, wohnten auch schon vor der Eingemeindung viele Ruhrorter Geschäftsleute in Duisburg. Diese Entwicklung, die durch die günstige Straßenbahnverbindung gefördert wurde, ist durch die Eingemeindung verstärkt worden. Ruhrort ist dadurch überwiegend Geschäftsstadt geworden.

Die Beziehungen zwischen Duisburg und Meiderich sind recht lose; baulich ist Meiderich als selbständige Gemeinde zu bezeichnen.

6. Stadterneuerung.

Die gesundheitlichen Verhältnisse der Stadt Duisburg waren zu Beginn der Stadterweiterungsperiode recht ungünstig. Vor dem Abbruch der Stadtmauern hatte innerhalb der alten Stadt eine starke Zusammendrängung der Bevölkerung stattgefunden. Das Gebiet innerhalb der Stadtmauern, das 1806 4069 Einwohner hatte, war 1835 z. Zt. des Mauerabbruchs mit 8095 Menschen besiedelt. Diese Zusammendrängung beförderte die Ansteckungsgefahr bei Seuchen, durch welche die Stadt fast alljährlich heimgesucht wurde. Neben der Cholera und den Pocken hatte das im Gefolge der Überschwemmungen regelmäßig auftretende „kalte Fieber" viele Todesfälle zur Folge. Nachdem in den 1860er Jahren die Cholera besonders viele Opfer gefordert hatte und 1871 durch die Pocken fünfzehn mal soviel Menschen starben als Einwohner im Kriege gefallen waren, entstand bei der städtischen Verwaltung die Frage, inwieweit die baulichen Verhältnisse die Verbreitung der Krankheiten erleichterten. Die aus die-

sem Grunde angestellten statistischen Erhebungen ergaben, daß die neueren gut entwässerten und weitläufig bebauten Viertel ganz bedeutend weniger Erkrankungen aufwiesen als die alten engbebauten Bezirke. Nicht die Wohndichte erwies sich hier als ausschlaggebend, sondern die Dichte der Bebauung, die den Zutritt von Licht und Luft hinderte.

Neben der unzureichenden Durchlüftungsmöglichkeit der Wohnungen in der Altstadt bildeten die Kanalisations- und Wasserversorgungsverhältnisse eine dauernde Gefährdnung der öffentlichen Gesundheit. Infolge des geringen Gefälles des Stadtgebietes war die oberirdische Entwässerung, die damals allgemein üblich war, schon an und für sich ungeeignet. In manchen Teilen der Stadt war wegen der ungünstigen Gefällverhältnisse der Straßen ein Abwasser-Abfluß überhaupt nicht möglich. Aber auch dort, wo bei normalen Verhältnissen ein Abfluß stattfand, stockte dieser bei höherem Wasserstand des Rheins oder der Ruhr ganz, und bei einer Überflutung bildeten sich in den tiefer liegenden Stadtteilen unhaltbare Zustände aus.

Neben den Schädigungen, die die ungenügende Abwässerbeseitigung selbst brachte, gefährdete sie auch die Trinkwasserversorgung der Einwohner dadurch, daß die einsickernden Abfallstoffe das Grundwasser verunreinigten. So machte sich das Bedürfnis nach einer modernen unterirdischen Kanalisation recht stark geltend. Ein Eingreifen der Stadt erfolgte hier erst in den 1880er Jahren. (Vgl. S. 59).

Bauliche Veränderungen, die nur den Zweck hatten, die gesundheitlichen Verhältnisse in der Altstadt zu bessern, fanden in recht geringem Maße statt. Nur wenige baufällige, ungesunde Häuser sind auf Veranlassung der Stadt abgebrochen worden. Im übrigen hatten die Auswirkungen der Fluchtlinienfestsetzung und der Baupolizeiverordnungen von selbst allmählich eine weitläufigere und gesundere Bebauung der Altstadt zur Folge. Begünstigt wurde diese Entwicklung durch die Umwandlung der Altstadt in eine Geschäftsstadt, der viele alte Häuser zum Opfer fielen.

Die Schädigungen des Hochwassers wurden durch die Errichtung einer Sperrschleuse zwischen dem Außen- und Innenhafen im Jahre 1883 beseitigt, durch welche dem Hochwasser das Eindringen in das innere der Stadt zunächst liegende Hafenbecken unmöglich wurde. Eine gleichzeitig stattfindende Höherlegung der Marientorstraße diente demselben Zweck. Diese Anlagen haben der Stadt für Jahrzehnte ausreichenden Schutz gegen Hochwassergefahr gewährt.

Straßendurchbrüche aus Verkehrsgründen fanden in Duisburg in größerem Umfange statt. Sie wurden notwendig durch die durch den

Bau des Bahnhofs eingetretene vollkommene Änderung der Hauptverkehrsrichtung. Vor der Ausdehnung der Stadt ging der Verkehr durch die Stadt fast ausschließlich von Nordosten nach Westen. Die auf Wagen aus dem Hinterland, besonders aus dem Bergischen, ankommenden Waren erreichten die Stadt entweder am Stapeltor oder am Marientor. Vom Stapeltor gingen sie in westlicher Richtung (Ober-, Beeckstraße) durch die Stadt zum Marientor zur Verladestelle der Börtschiffahrt. Die Wagen, die von Süden her auf der Heergasse Duisburg am Marientor erreichten, durchfuhren die Stadt nicht, sondern bogen vor dem Marientor zur Anlegestelle hin ab. Die beiden anderen Stadttore waren dagegen von untergeordneter Bedeutung. Der Mülheimerweg, der am Kuhtor die Stadt erreichte, war bis ins 18. Jahrhundert hinein in der Hauptsache Ackerkulturweg, und der Verkehr nach Ruhrort ging vor dem Bau der Ruhrbrücke in Kaßlerfeld und der Anlage der hochwasserfreien Staatsstraße durch das Stapeltor und über die Ackerfähre. Die Folge dieser Verkehrslage war das Fehlen einer geraden Straßenverbindung zwischen dem Kuhtor im Südosten und dem Schwanentor im Nordwesten, was besonders unangenehm wurde, als durch Errichtung des Bahnhofs im Osten und durch den Bau der Ruhrbrücke nach Ruhrort und dem stark besiedelten Hinterland (Hamborn, Meiderich) der Verkehr in dieser Richtung immer stärker wurde.

Die durch diese Richtungsänderung des Verkehrs notwendig werdenden Verkehrs-Verbesserungen wurden gefördert durch die zahlreichen Neubauten von Geschäftshäusern in der Altstadt. Diese Umwandlung der Altstadt gab die erste Anregung zu großzügigen Maßnahmen. Sie gingen aus von einer privaten Gesellschaft, der Duisburger Terraingesellschaft zu Köln, die um 1900 die links und rechts der Münzgasse gelegenen alten Wohnhäuser aufkaufte, die Straße freilegte und die Grundstücke, auf denen dann moderne Geschäftshäuser gebaut wurden, veräußerte. Um diese Straße in eine Verbindung mit der östlichen Stadt zu bringen, kaufte dieselbe Gesellschaft den Baublock zwischen der Kuh- und der Münzstraße an und verlängerte diese Straße, die also ursprünglich nur bis zur Steinschen Gasse reichte, in östlicher Richtung bis zur Kuhstraße. Der neue Straßenzug befriedigte das Verkehrsbedürfnis nur unvollkommen. Eine Verbindung mit dem Schwanentor fehlte noch immer. Ebenso war die Kuhstraße in ihrer Breite für den modernen Straßenverkehr bei weitem nicht ausreichend. Die restlichen Freilegungsarbeiten führte die Stadt aus. Auf ihre Veranlassung wurde 1907 die Kuhstraße er-

breitert und kurz vor dem Kriege der Durchbruch zum Schwanentor hergestellt, der jedoch erst 1921 fertig ausgebaut wurde.

Weniger umfangreiche Straßendurchbrüche fanden schon vor der Jahrhundertwende statt. Es handelte sich hierbei um die Herstellung von Straßenverbindungen zwischen der alten Stadt und dem Erweiterungsgebiet. Außer den ehemaligen Toren bestanden hier nur wenige günstige Verbindungsmöglichkeiten. Zuerst wurden am Marientor Häuser beseitigt, um die Musfeldstraße in die Stadt einzuführen. Später folgte der Durchbruch an der Wallstraße und am Kuhlenwall. Im Zusammenhang mit diesen Arbeiten wurden vielfach Erbreiterungen der anschließenden Altstadtstraßen bewirkt, so z. B. die der Engen Gasse (Kasinostraße) und der Pootgasse (Gutenbergstraße).

Die Grundflächen, die zur Ausführung dieser Arbeiten benötigt wurden, wurden, soweit sie nicht infolge des Fluchtliniengesetzes unentgeltlich an die Stadt abgetreten werden mußten, meist auf dem Wege der gütlichen Einigung gegen eine angemessene Entschädigung von der Stadt erworben. Nur selten kam es zu Enteignungen.

Von Verfallgebieten kann man in Duisburg außer von der Ober- und Niederstraße und einigen Teilen der Ober- und Untermauerstraße kaum reden. An diesen Straßen sind noch einige (20—30) kleine Häuser aus dem 18. und früheren Jahrhunderten, deren Zustand teilweise recht schlecht ist. Die Räume sind sehr eng und niedrig, die Fenster klein und die Treppen steil, und fast immer ist die ganze Anlage recht baufällig. Die schlechtesten dieser Häuser — leider z. T. die architektonisch reizvollsten — sind auf Veranlassung der Wohnungsaufsicht geräumt, polizeilich gesperrt und einige auch abgebrochen worden. An allen den Altstadtstraßen, die nicht zu sehr abseits vom Verkehr lagen, sind die alten Häuser z. T. schon in den neunziger Jahren durch neue Geschäftshäuser ersetzt worden. Die Häuser im Stadtteil Öderich sind aus den Jahren 1855—1870. Obwohl sie sich äußerlich kaum von den alten Häusern unterscheiden, sind sie durchweg besser erhalten.

Die Stadt hat also nur in kleinem Umfang Stadterneuerungen selbst durchgeführt und diese auch erst dann, wenn die Verhältnisse sich soweit entwickelt hatten, daß ein Eingreifen der Stadt gar nicht mehr zu umgehen war. Die Stadterneuerungen in Duisburg haben deshalb nicht — wie in anderen Städten — die Tätigkeit der städtischen Organe und die Stadtkasse so stark in Anspruch genommen, daß andere wichtige Aufgaben der Stadt vernachlässigt werden mußten. Wesentliche Altstadterneuerungen erfolgten ohne besonderes Zutun der Stadt Hand in Hand mit der Ausbildung der Geschäftsstadt durch

Abbruch der alten Häuser und Einrücken der Neubauten in die neue Bauflucht hinein.

7. Alleen, Grünanlagen und Hausgärten.

Auf die Anlage von Grünplätzen hat die Stadt Duisburg in den ersten Jahrzehnten der Stadterweiterung wenig Wert gelegt. Zwar waren in den Bebauungsplänen zahlreiche Plätze vorgesehen, doch ist ursprünglich an eine Bepflanzung mit Bäumen oder sonstigen gärtnerischen Anlagen nicht gedacht worden. Nach der Benennung der Plätze zu urteilen, waren sie vielmehr als Marktplätze vorgesehen.

Die Ausschmückung breiter Straßen mit Bäumen blieb in den ersten Jahrzehnten überwiegend der Tätigkeit des Verschönerungsvereins vorbehalten, der u. a. die Schwedenallee und die Allee zum Maibüschchen mit Ulmen bepflanzte. Auch die Aufforstung und Ausschmückung des Kaiserbergs sowie die Einrichtung eines botanischen Gartens ist ein Verdienst dieses Vereins. Die städtische Verwaltung hat die Tätigkeit des Verschönerungsvereins wiederholt durch Zuwendungen von Geldmitteln unterstützt.

Schon früh hat die Stadt der Erhaltung und Verschönerung des Stadtwalds ihre Aufmerksamkeit zugewendet. Um dieses schöne und große Waldgebiet, das für die ganze nähere Umgebung die beliebteste Erholungsstätte ist, als solche zu erhalten, hat die Stadt darauf verzichtet, eine einträgliche Fortwirtschaft durchzuführen. Es wurde in erster Linie darauf gesehen, daß die alten schattenspendenden Bäume erhalten blieben.

Nach der Jahrhundertwende hat die Verwaltung die Ausschmückung der Stadt immer mehr selbst übernommen. Zuerst wurden die vorhandenen Plätze und einige Straßen mit Bäumen bepflanzt. Dann wurde der alte Friedhof an der Königstraße in einen Schmuckplatz umgewandelt und die Anlagen am Kriegerdenkmal neu ausgestaltet. Nach der Eingemeindung Meiderichs erhielt auch dieser Stadtteil einen größeren Stadtpark, der für dieses stark industrialisierte Gebiet eine unbedingte Notwendigkeit geworden war. Verglichen mit anderen Städten, z. B. Düsseldorf, sind die Zahl und die Größe der Grünplätze in Duisburg verschwindend gering.

Kleinere Hausgärten sind in den Wohntierteln Duisburgs, wo die Parzellen nicht so stark bebaut sind, die Regel. Große parkartige Gärten gibt es nur wenige an der Düsseldorferstraße. In den Arbeitervierteln sind meist nur kleine Höfe vorhanden. Durch die Bau-Ordnung von 1911 ist für eine Reihe von Straßen die Anlage von Vor-

gärtern vorgeschrieben worden. Infolgedessen sind bei den neueren Straßen Vorgärten häufiger anzutreffen, während sie bei älteren Häusern ziemlich selten sind.

In dem Stadtgebiet, das vor 1900 bebaut wurde, ist die Zahl der Freiflächen ziemlich gering. Obwohl in den Bebauungsplänen eine ganze Reihe von Plätzen vorgesehen waren, wurden doch nur wenige angelegt. So fielen z. B. in Hochfeld weg: Der Borussiaplatz, der Verfassungsplatz und der Platz zwischen der Musfeld- und der Bleichstraße, letzterer auf eine Eingabe der Anlieger hin. In dem nach 1900 aufgeschlossenen Gebiet ist die Zahl der Freiflächen größer, insbesondere in Neudorf östlich der Grabenstraße. Im Jahre 1911 legte die Stadt einen großen Sportplatz an der Lotharstraße an.

8. Eingemeindungen.

Eingemeindungen fanden in Duisburg erst nach der Jahrhundertwende statt. Im 19ten Jahrhundert stand der Stadt zur Erweiterung ausreichend Gelände zur Verfügung, sodaß Eingemeindungen zur Beschaffung von Bauland nicht in Betracht gezogen zu werden brauchten. Wenn trotzdem schon 1875 von Eingemeindungsplänen die Rede ist, so waren die Gründe hierfür mehr verwaltungstechnischer als bodenpolitischer Art. Die damals aufgeworfene Frage der Eingemeindung von Wanheim-Angerhausen wurde um die Jahrhundertwende wieder aufgegriffen, nicht nur weil sich die verwaltungstechnischen Schwierigkeiten im Laufe der Jahre verstärkt hatten, sondern auch weil man hoffte, auf diesem Wege geeignetes Siedlungsland für industrielle Unternehmen, besonders hochgelegenes, überschwemmungsfreies Rheinufer zu gewinnen, da dieses im alten Duisburg außerordentlich knapp zu werden drohte.

Die beiden ehemaligen Ratsdörfer Wanheim und Angerhausen gehörten seit Jahrhunderten zur Stadt Duisburg. Erst durch die Städte-Ordnung von 1856 wurden sie von Duisburg getrennt. Jedoch blieben sie auch jetzt noch in enger Beziehung zu Duisburg dadurch, daß der jeweilige Bürgermeister von Duisburg gleichzeitig Bürgermeister der Landgemeinde Wanheim-Angerhausen war. Durch die Entwickelung Duisburgs wurde diese Personalunion aber unhaltbar. Denn der Bürgermeister Duisburgs als Vertreter eines Stadtkreises von 90 000 Seelen, war als Vertreter einer Landgemeinde von 1500 Seelen dem Landrat des benachbarten Kreises unterstellt. Da es für die beiden kleinen Gemeinden auch immer mehr zur Notwendigkeit wurde, Anschluß an eine leistungsfähige Gemeinde zu suchen, standen der Ein-

gemeindung nach Duisburg keine größeren Schwierigkeiten im Wege. Sie fand im Jahre 1901 statt. Die Stadt erhielt an Zuwachs 1495 Einwohner und 275 ha Land. Im Eingemeindungsvertrag wird auf den ländlichen Charakter der Gemeinden weitgehend Rücksicht genommen, indem man sie vom zwangsweisen Anschluß an die Wasserleitung befreit und ihnen die zwangsweise Fäkalienabfuhr erläßt. Auch erhält die Bau-Polizei-Ordnung für diesen Stadtteil nur beschränkte Gültigkeit.

Auch für die im Jahre 1905 erfolgte Vereinigung der drei Städte Duisburg, Meiderich und Ruhrort sind neben wirtschaftlichen Gesichtspunkten verwaltungstechnische Schwierigkeiten ausschlaggebend gewesen. Zwischen den staatlichen Häfen in Ruhrort und den städtischen Anlagen in Duisburg hatte sich im Laufe der Jahre ein Wettbewerb herausgebildet, der für beide Anlagen nur nachteilige Folgen hatte. Verstärkt wurde dieser ungesunde Wettbewerb noch dadurch, daß die Ruhrorter Häfen in drei verschiedenen Stadtgebieten lagen und jede Gemeinde durch ihre Steuerpolitik versuchte, die Industrie zur Ansiedlung auf ihrem Stadtgebiet zu veranlassen. Dazu kam noch die schwierige Handhabung der polizeilichen Aufsicht im Hafengelände der drei Gemeinden.

Als es sich kurz nach der Jahrhundertwende immer mehr zeigte, daß sowohl die Ruhrorter als auch die Duisburger Hafenanlagen dem stetig wachsenden Verkehr nicht mehr genügten, traten beide Verwaltungen mit großzügigen Erweiterungsplänen an die Öffentlichkeit. Wären beide Pläne verwirklicht worden, so hätte das zu einem Überangebot geführt, das für Jahrzehnte dem zu erwartenden Verkehr vorausgeeilt wäre, zumal in diesen Jahren überall am Niederrhein kleinere Hafenanlagen gebaut oder geplant waren. Die finanziellen Mittel beider Verwaltungen gestatteten aber keine unwirtschaftlichen Anlagen; besonders für die Stadt Duisburg hätte der Hafenbau eine schwere geldliche Belastung bedeutet.

Als die Verhältnisse sich soweit zugespitzt hatten, daß in Ruhrort schon mit den Ausschachtungsarbeiten begonnen worden war und Duisburg in Enteignungsverhandlungen wegen des neuen Hafengeländes stand, trat man auf Anregung des preußischen Staates in Verhandlungen, die die Bildung einer Hafenbetriebsgemeinschaft zum Ziele hatten. Doch hätte eine solche Vereinigung nicht das gewünschte Ergebnis gehabt, wenn nicht Hand in Hand damit eine Vereinigung der drei Gemeinden, in denen das Hafengebiet liegt, vor sich gegangen wäre. Diese fand am 1. X. 1905 endgültig statt. Die Hafenangelegenheit wurde dadurch beigelegt, daß man den Duisburger Plan vorläufig

fallen ließ, dagegen die schon begonnenen Arbeiten im Ruhrorter Hafen vollendete. Die Enteignungsverhandlungen wegen der Grundstücke, die der Hafenerweiterung in Duisburg dienen sollten, wurden trotzdem durchgeführt, und das Gelände blieb für diese Zwecke vorbehalten. Durch diese Eingemeindung stieg die Bevölkerungszahl von Duisburg, die im Jahre 1905 ohne Eingemeindung 112 000 betrug, auf 191 200. Der Zuwachs von insges. 80 025 Einwohnern verteilt sich

auf Ruhrort mit	39 400	Einwohnern
auf Meiderich mit	40 600	„

Das Stadtgebiet vergrößerte sich von	4025	ha
um	3048	„
auf	7073	„

Die beiden eingemeindeten Städte Ruhrort und Meiderich liegen nördlich der Ruhr und sind von Duisburg nicht nur durch diesen Fluß und sein weites Überschwemmungsgebiet, sondern auch durch mehrere Hafenbecken getrennt. Ein baulicher Zusammenhang zwischen diesen beiden Gemeinden und Duisburg besteht nicht. Die Beziehungen zwischen Duisburg und Ruhrort sind aber trotzdem schon vor der Eingemeindung recht rege gewesen und durch die Eingemeindung noch gefördert worden. Sie beruhen einmal auf den gemeinsamen Interessen der beiden Hafenstädte, die einen lebhaften Geschäftsverkehr hervorriefen. Dazu kam, daß Ruhrort kaum die Möglichkeit besaß, sich auszudehnen, und dauernd ein Mangel an guten Wohnungen bestand. Viele Geschäftsleute, die in Ruhrort ihrem Berufe nachgingen, zogen es deshalb vor, in Duisburg zu wohnen. Erleichtert wird der Verkehr zwischen den beiden Städten durch die seit 1875 bestehende Straßenbahn.

Die Beziehungen zwischen Duisburg und Meiderich sind vor der Eingemeindung recht gering gewesen und erst in dem Jahrzehnt vor dem Krieg lebhafter geworden dadurch, daß die Bevölkerung Meiderichs viel in Duisburg kaufte. Meiderich verdankt seine heutige Einwohnerzahl nur der Industrie. Vor sechzig Jahren noch bestand die Gemeinde aus einigen verstreut liegenden Bauernhöfen. Die Anlage von Zechen rief den ersten Aufschwung hervor. Als sich dann die Rheinischen Stahlwerke, Teilbetriebe des Phönix, A.G. für Bergbau und Hüttenbetrieb, Teerverwertung und einige andere schwerindustrielle Werke auf Meidericher Gebiet niederließen, entwickelte sich die Stadt äußerst lebhaft. Meiderich ist aber ganz überwiegend Arbeiterstadt geblieben. Eine Geschäftsstadtbildung hat kaum stattgefunden. Im Osten und in der Ruhrniederung finden sich noch Reste der ehemaligen Landwirtschaft.

Für die Stadt Ruhrort war Meiderich neben den alten Ruhrorter Vororten Laar und Beeck (im Norden) Arbeiterwohngebiet. Die Vororte Laar und Beeck sind um die Jahrhundertwende nach dem damals noch selbständigen Ruhrort eingemeindet worden und so im Jahre 1905 mit Ruhrort zusammen in den Stadtkreis Duisburg aufgenommen worden.

Zusammenfassend ergibt sich, daß die treibenden Kräfte bei den Eingemeindungen nicht Mangel an Bauland waren, und daß infolgedessen die Eingemeindungen auf das Angebot von Bauland ohne Einfluß waren. Vielmehr waren auch hierbei Gesichtspunkte maßgebend, die in jener Zeit das Handeln der Stadt immer wieder bestimmen: Industrieansiedlung, Belebung der Schiffahrt und des Umschlagverkehrs und daneben noch Vereinfachung der Verwaltung.

9. Wasserversorgung.

Der Bau eines Wasserwerks durch die Stadt im Jahre 1875 geschah aus zwei Gründen. Einmal hatte die Verwaltung dabei die Versorgung der Bevölkerung mit einwandfreiem Trinkwasser im Auge, was bei der steten Überschwemmungsgefahr und der damit verbundenen Verunreinigung des Brunnenwassers für die Altstadt besonders wichtig war. Dann wollte man der Industrie die Ansiedlung auf Duisburger Gebiet durch diese Anlage besonders verlockend machen. Das Wasserwerk wurde am südlichen Ufer der Ruhr erbaut und förderte das Wasser aus einem parallel zu diesem Fluß fließenden Grundwasserstrom. Die Kosten der Anlage betrugen 983 000 M. Das Rohrnetz, das nach Vollendung des Werkes hergestellt wurde, hatte eine Länge von 25,3 km.

Die Erwartungen, die man an die Errichtung des Werkes geknüpft hatte, enttäuschten im ersten Betriebsjahr sehr. Ein Anschluß von industriellen Unternehmen fand überhaupt nicht statt. Die Zahl der sonstigen Abonnenten betrug nur 800 (bei 36 800 Einw.). Dazu kamen noch Beschädigungen an den Brunnenanlagen durch Hochwasser der Ruhr. Trotzdem ließ sich die Werksleitung nicht davon abhalten, zielbewußt am Ausbau der Anlage weiterzuarbeiten. Das Rohrnetz wurde bis zum Jahre 1880 auf eine Länge von 34,4 km gebracht. Die Zahl der angeschlossenen Grundstücke nahm in den nächsten Jahren mehr und mehr zu. Doch machen auch jetzt noch nicht alle Hausbesitzer von der Anschlußmöglichkeit Gebrauch. So berichtet der Verwaltungsbericht vom Jahre 1882, daß bei den großen Überschwemmungen im Winter 1882/83 Trinkwasser von öffentlichen

Zapfstellen an rund 5000 Bewohner abgegeben wurde, die bisher die Wohltat der Wasserleitung noch nicht genossen hatten. Diese geringe Benutzung beruhte z. T. darauf, daß in den Stadtteilen, wo unentgeltliche Zapfstellen bestanden, noch nicht die Hälfte der Bewohner angeschlossen war. Dabei handelte es sich aber nicht nur um die Wohnungen der minderbemittelten Bevölkerung.

1883 wird die Stadt Ruhrort und ein kleiner Teil Meiderichs sowie das Dorf Düssern an das Rohrnetz angeschlossen. Im alten Stadtgebiet sind Mitte der 80er Jahre ungefähr die Hälfte der Häuser mit Wasserleitung versehen. Die Bauordnung von 1901 macht den Anschluß an die Wasserleitung obligatorisch; nur die 1901 eingemeindeten Ortschaften Wanheim-Angerhausen bleiben laut Eingemeindungsvertrag von dieser Bestimmung ausgeschlossen. Folgende Zahlen geben Aufschluß über die Entwicklung des Duisburger Wasserwerks im Vergleich zur fortschreitenden Bebauung des Stadtgebietes.

Jahr	Rohrnetz in m	Zunahme des Netzes in m	angeschl. Häuser	Gesamtzahl d. Häuser	Anschlüsse pro 100 Häuser	m Rohrltg. pro Anschluß	m Rohrltg. pro Ges.-Zl. der Häuser
1875	25 348	—	808	3 751	21,6	31,3	6,7
1880	34 430	9 082	1 166	3 902	29,8	29,5	8,8
1885	47 580	13 150	2 256	4 011	56,2	21,0	11,8
1890	69 537	21 957	3 330	4 654	71,5	20,9	14,9
1895	90 690	21 153	4 613	5 646	81,7	19,6	16,6
1900	119 080	28 390	6 208	6 941	89,4	19,1	17,1
1905	148 812	29 732	7 057	8 255	85,4	21,0	18,0
1910	183 272	34 460	9 468	—	—	19,3	—

Die Zahlen der Spalten 6 und 8 geben insofern ab 1885 kein einwandfreies Bild, als die in noch nicht zu Duisburg gehörigen Gemeinden Ruhrort und Meiderich ausgeführten Anschlüsse in der Zahl der angeschlossenen Häuser einbegriffen sind. (Spalte 4.) Jedoch ist die Zahl derselben nicht bedeutend. Sie beträgt 1885 rund 200 und kann auch für die folgenden Jahre mit 8—9 v. H. der Gesamtanschlüsse angenommen werden. Das außerordentliche Steigen des Hundertsatzes der Anschlüüe bezogen auf die Gesamtzahl der Wohnhäuser im Jahrfünft 1880—85 ist nicht nur auf die Belieferung Alt-Ruhrorts und von Teilen Meiderichs mit Wasser zurückzuführen, sondern sie ist auch eine Folge des Hochwassers von 1883, das vielen Einwohnern die Annehmlichkeit der Wasserleitung bzw. die Schattenseite der Versorgung mit Brunnenwasser eindringlich vor Augen führte. Der Rückgang des Hundertsatzes im Jahrfünft 1900—05 ist auf die Eingemeindung Wanheims zurückzuführen, das bisher keine Wasser-

leitung hatte und auch nach der Eingemeindung vom Anschlußzwang befreit blieb.

Nach 1905 zeigte sich mehr und mehr, daß das Wasserwerk an der Ruhr den Bedürfnissen der mächtig gewachsenen Stadt nicht mehr genügte. Durch die ausgedehnten Hafenbauten waren die Grundwasserverhältnisse der Ruhr gestört worden und der Grundwasserspiegel so gesunken, daß die geförderte Wassermenge besonders in den Sommermonaten zu einer vollen Versorgung der Stadt nicht mehr ausreichte. Außerdem glaubte man, die immer wieder auftretenden Typhuserkrankungen auf das Trinkwasser zurückführen zu müssen.

1910 entwarf man verschiedene Projekte zur Errichtung eines Wasserwerks auf Duisburger Gebiet; doch waren hier überall die Verhältnisse so ungünstig, daß man das Werk schließlich im Gebiet der Bürgermeisterei Kaiserswerth 15 km südlich von Duisburg errichten mußte. Wenige Jahre vor dem Kriege wurde die Anlage vollendet.

Die Stadt Meiderich besitzt kein eigenes Wasserwerk. Die Wasserversorgung erfolgt durch die Wasserwerke der Rheinischen Stahlwerke, der Firma Thyssen & Co. und der Guten Hoffnungshütte.

Ruhrort bezieht sein Wasser seit 1883 vom Duisburger Wasserwerk; die Gemeinden Laar und Beeck sind an das Wasserwerk der Hütte Phönix angeschlossen.

Der Einfluß der Wasserversorgung auf die Ausdehnung der Stadt Duisburg ist unbedeutend. Denn eine Hemmung der Bautätigkeit konnte durch das Fehlen der Wasserleitung nicht eintreten, da man dort, wo diese fehlte, Brunnen anlegte. Obwohl alljährlich, entsprechend der baulichen Entwicklung, das Wasserrohrnetz bedeutend vergrößert wurde, so dauerte es bei der zerstreuten Bebauung des Stadtgebietes doch Jahrzehnte, bis auch in den Außenvierteln überall der Wasseranschluß möglich wurde. Erst 1894 waren alle bebauten Straßen mit Wasserleitung versehen. Fast um dieselbe Zeit wurde es auch den Privaten, die Straßen anlegten, zur Pflicht gemacht, alle bebauten Straßen mit Wasserleitung zu versehen. Die Anlage geschah auf Kosten der Stadt, mußte aber von den Antragstellern so lange mit 8% verzinst werden, bis durch den Wasserbezug der anzuschließenden Häuser eine ausreichende Verzinsung und Amortisation stattfand.

10. Kanalisation.

Die Beseitigung der Abwässer vollzog sich in Duisburg vor der Anlage des Kanalnetzes in der allerprimitivsten Weise. Wo das Gefälle der Straße und die Nähe eines Wasserlaufes es ermöglichte, rich-

tete man eine oberirdische Rinnenentwässerung ein. Lagen die Verhältnisse ungünstiger, besonders bei weniger dichter Bebauung, so stellte man in der Nähe des Hauses eine Senkgrube her, in der die Abwässer dann in den Boden sickerten. Als die Bebauung im Erweiterungsgebiet dichter wurde, richtete die Stadt in einigen Straßen unterirdische Tonrohrentwässerung ein. Besonders geschah das im Dellviertel, auf einigen Hauptverkehrsstraßen und in der Altstadt. Von einem einheitlichen Kanalsystem kann hier aber noch nicht die Rede sein, denn die Abwässer flossen in den nächstgelegenen Wasserlauf oder in die Wiesen nordöstlich der Stadt. Der Bau von Tonrohrleitungen geschah im Erweiterungsgebiet meist auf Betreiben der Anlieger, die auch oft die gesamten Kosten vor dem Bau aufbrachten. Die privaten Kanalsysteme in Meiderich haben mit diesen Tonrohrleitungen nichts zu tun. Es sind viel später gebaute Kanäle für Industrieabwässer, an die Privaten der Anschluß gestattet wurde.

Der Anschluß der Abortgruben an die Tonrohrleitungen war verboten, erfolgte aber trotzdem öfter. Es handelte sich zwar meist nur um den Überlauf der Grube. Die Beseitigung der Fäkalstoffe geschah durch die umliegenden Landwirte, die die Fäkalien als Dünger verwendeten.

Bei der zunehmenden Wohndichte, sowohl in der alten Stadt als auch im Erweiterungsgebiet, bildeten sich allmählich Verhältnisse heraus, die mit den Forderungen der öffentlichen Gesundheitspflege in stärkstem Widerspruch standen [14]). Da fast alle Abwässer der Stadt sich in den Hafen ergossen — denn die Bäche, durch die Hochfeld und ein Teil Neudorfs entwässert wurden, münden auch in diesen —, wurde das Hafenwasser trübe und übelriechend und bildete eine dauernde Gefahr für die Gesundheit der Einwohner, die besonders groß war, wenn Hochwasser eintrat. Eine ausreichende Durchspülung des Hafenbeckens war bei dem geringfügigen Gefälle desselben nicht möglich. Auch die entwässernden Bäche wurden mit der Zeit sehr verschmutzt; im Sommer bildeten die Abwässer ihre einzige Wasserquelle, da die im Walde liegenden Quellen fast immer austrockneten.

[14]) Bezeichnend für die unhaltbaren Verhältnisse bes. in Hochfeld ist folgender Polizeibericht aus dem Jahre 1889, also aus einer Zeit, wo ein Kanalnetz schon bestand, aber noch nicht alle Straßen angeschlossen waren:

„Der Metzger ....., Rechtsstr.: ... sowie die Witwe ....., Rechtsstr.: .., lassen ihr Abfall- und Küchenwasser von ihren Gehöften aus über die Rechtsstraße laufen, wodurch sich ein förmlicher Sumpf auf der Straße gebildet hat....

Eine Rinne vor den Häusern ist nicht vorhanden und läuft das Wasser über die Straße in die auf der anderen Seite liegenden Rinne." (Aus den Hausakten der Rechtsstraße.)

Die im Wasser enthaltenen Abfallstoffe setzten sich dann infolge des langsamen Fließens ab und bildeten übelriechenden Schlamm, der bei stärkerem Wasserzufluß in den Hafen getrieben wurde.

Ähnlich üble Zustände ergaben sich bei der Fäkalienbeseitigung. Je mehr die Wasserspülung in Anwendung kam, desto schwieriger wurde es für die Bevölkerung, die Leerung der Gruben zu erreichen; denn der stark verdünnte Dünger war für landwirtschaftliche Zwecke wertlos. Teilweise ließ man den Grubeninhalt einfach in den Boden versickern; auch wurde öfter versucht, die Gruben mit der Tonrohrleitung in Verbindung zu bringen, so daß auch diese Stoffe in den Hafen gelangten.

Die großen Überschwemmungen im Winter 1882/83 steigerten diese Übelstände bis zur Unerträglichkeit. Das gänzlich verschmutzte Hafenwasser ergoß sich über die halbe Stadt und ließ beim Zurückfluten den ungesunden Schlamm auf den Straßen und in den überschwemmten Wohngebäuden zurück. Diese Überschwemmung gab den Anstoß zur Herstellung einer modernen Abwässerbeseitigung. Lange Zeit zogen sich die Beratungen über diese Frage hin, und als 1885 ein Entwurf ausgearbeitet war, zeigten sich hinterher mancherlei technische Schwierigkeiten, sodaß die Aufsichtsbehörde erst nach einer grundlegenden Änderung die Genehmigung zum Bau gab. Besondere Unkosten machte die Beschaffung einer geeigneten Vorflut. Ursprünglich beabsichtigte man, die Abwässer unweit der Ackerfähre in die Ruhr zu leiten. Da aber nicht weit von der Einlaufstelle sich das Wasserwerk der Guten Hoffnungshütte befand, das Meiderich mit Trinkwasser versorgte, bestand die Aufsichtsbehörde auf Festlegung einer anderen Einlaufsstelle. Jetzt führte man den Hauptkanal unter dem Hafenbett durch und benutzte das ehemalige Bachbett des Dickelsbaches, das weiter flußabwärts lag, als Vorflut, nachdem es vorher als offene Abflußrinne zweckentsprechend ausgebaut worden war. Beim nächsten Hochwasser stellten sich aber für die benachbarten Wiesenbesitzer derart mißliche Verhältnisse ein, daß diese wiederholt auf Abänderung drängten und schließlich einen Prozeß gegen die Stadt anstrengten, in dem sie obsiegten. Jetzt ging die Stadt endgültig von dem Plane ab, die Ruhr als Vorflut zu benutzen. Man baute in den Jahren 1904/05 einen 3,5 km langen unterirdischen Abflußkanal zum Rhein, der parallel zur Ruhr geführt wurde und ungefähr 1,5 km oberhalb der Ruhrmündung in den Rhein mündete.

An diesem Hauptkanal war das Kanalnetz der Altstadt, Neudorfs und eines Teiles von Hochfeld angeschlossen. Die Abwässer wurden ihm durch acht Sammelkanäle zugeführt. Der Teil Hoch-

felds, der dem Rheinufer am nächsten lag, mußte wegen der ungünstigen Gefällverhältnisse durch zwei selbständige Kanalsysteme entwässert werden, die beide Ausfluß in den Rhein erhielten. Für die Stadtteile Düssern, Wanheimerort und Neuenkamp-Kaßlerfeld war wegen der weitläufigen Bebauung eine Kanalisation vorläufig noch nicht vorgesehen.

Das erste Kanalprojekt, das eine Netzlänge von 61 km vorsieht, war bis zum Jahre 1895 fertiggestellt. Die Kosten wurden zum größten Teil auf die Anlieger abgewälzt. Die Kosten der laufenden Kanalunterhaltung wurden durch die Benutzungsgebühren gedeckt.

Die Kanalisation diente nur der Ableitung des Haus- und Regenwassers. Die Abortgruben durften nicht an die Kanäle angeschlossen werden. Doch waren die Weiten der Kanalrohre von vorneherein so groß genommen, daß auch diese Abwässer ohne umfangreichere Neuverlegung abgeführt werden konnten. Um die Übelstände, die sich bei der Fäkalienabfuhr herausgebildet hatten, zu beseitigen, richtete man 1887 die zwangsweise Fäkalienabfuhr durch einen Unternehmer ein. Doch scheint dieses Verfahren auf die Dauer auch mancherlei Übelstände gezeitigt zu haben. Das Bedürfnis nach einer weniger unangenehmen Beseitigung der Stoffe wird immer stärker. Da die Aufsichtsbehörde die Erlaubnis zur Gesamtentwässerung von dem Bau einer Kläranlage abhängig machte, wurde diese in den Jahren 1907/09 errichtet. Um eine bessere Verteilung der Abwässer im Rhein zu erreichen, wird gleichzeitig der Hauptkanal 81 m weit in das Strombett hineingeführt.

Die große Aufgabe, die die Stadtverwaltung mit der Kanalisation des Stadtgebietes übernommen hatte, stellte an die Tätigkeit des Bauamtes bedeutende Anforderungen, die infolge der lebhaft fortschreitenden Bebauung dauernd wuchsen. Es war nicht möglich, das gesamte Stadtgebiet bis in die entlegensten Außenbezirke gleich an das Kanalnetz anzuschließen. Erst wenn die Bebauung zugenommen hatte, zog man die Kanalisation in Betracht. So ist es zu erklären, daß immer wieder in den äußeren Vororten über mangelhafte Abwässerbeseitigung geklagt wurde.

Weder das Fehlen der Kanalisation bis in die 80er Jahre noch der langsame Fortgang der Arbeiten in dem folgenden Jahrzehnt, haben hemmenden Einfluß auf die Stadterweiterung gehabt. Eine polizeiliche Bestimmung, die den Anbau an nur fertig kanalisierten Straßen gestattete, gab es nicht. Infolgedessen konnte auch das langsame Fortschreiten der Kanalarbeiten dem Ausdehnungsbedürfnis der Stadt nicht hinderlich sein, zumal die zuziehende Bevölkerung, die sich zum

größten Teil aus den unteren Schichten zusammensetzte, wenig Wert auf gesundheitliche Einrichtungen wie Kanalisation usw. legte. Aber auch dem Baulustigen, der einen Anschluß seines Neubaus an die Kanalisation wünschte, stand ausreichend Bauland an fertig kanalisierten Straßen zur Verfügung. Denn viele der Straßen des sehr weitläufig bebauten Gebietes zwischen den drei Ausgangspunkten der Stadterweiterung — Altstadt, Hochfeld, Neudorf — erhielten bei dem zusammenhängenden Schwemmkanalsystem den Kanal ebenso frühzeitig, wie die dichter bebauten Erweiterungszentren. Dazu kam noch, daß viele Straßen, besonders in Düssern und im Wasserviertel, aber auch teilweise in Hochfeld, die Kanalisation viel eher erhielten, als der sonstige Straßenausbau stattfand. Man verlegte in diesen Bezirken, wo die Straßen oft mehrere Meter angeschüttet werden mußten, aus Sparsamkeitsgründen die Kanäle zuerst und vollendete manchmal erst Jahre später den Ausbau. Bei den Straßen, die auf Rechnung von Privaten in den Bebauungsplan aufgenommen wurden, wurde seit 1892 die Anlage eines mit dem städtischen Kanalnetz in Verbindung stehenden Kanals zur Bedingung gemacht.

Das Ruhrorter Kanalnetz wurde in den Jahren 1902—04 gebaut. Es entwässert die Stadtteile Ruhrort und Laar und bildet ein vom Alt-Duisburger Netz völlig getrenntes Entwässerungssystem. Duisburg-Beeck besaß vor dem Kriege noch keine Kanalisation.

In Meiderich standen die Kanalbauarbeiten in engem Zusammenhang mit der Emscherregulierung. Das 1905 entworfene Projekt kommt aus diesem Grund erst 1908 zur teilweisen Genehmigung. Die endgültige Genehmigung erfolgte erst 1912. Die Abwässer werden in die Emscher geführt, und die Emschergenossenschaft übernimmt den Bau und Betrieb der Kläranlage. Besondere Schwierigkeiten verursachten der Kanalisation in Meiderich die Bodensenkungen, die durch den Bergbau entstehen. Schon die oberirdische und die Tonrohrentwässerung wurden hierdurch wiederholt gestört. Neben dem städtischen Kanalnetz bestehen in Meiderich noch zwei private Kanalsysteme der Aktiengesellschaft für Hüttenbetrieb und der Teerverwertung G. m. b. H. Privaten ist der Anschluß an diese Leitungen gestattet.

11. Beleuchtung.

Die erste Anregung zur Errichtung einer Gasanstalt gab im Jahre 1853 der damalige Bürgermeister der Stadt. Er forderte die Bürgerschaft auf, das zur Gründung eines solchen Werkes notwendige Kapi-

tal durch freiwillige Zeichnungen aufzubringen. Doch gingen die Zeichnungen derart spärlich ein, daß der Plan fallen gelassen werden mußte. Erst 1863 zieht man den Gedanken, ein Gaswerk zu errichten, wieder ernstlich in Erwägung. Das notwendige Kapital wird von 10 Bürgern der Stadt aufgebracht, und so die Deutsch-Holländische Gas Aktiengesellschaft gegründet. Die Gesellschaft erhielt das alleinige Recht, im Stadtbezirk zu Beleuchtungszwecken Röhren zu verlegen. Die Straßenbeleuchtung übernimmt die Gesellschaft gegen ein jährliches Entgelt von 12½ Talern für die Laterne.

Schon kurz nach Errichtung des Werkes werden in der Bevölkerung Stimmen laut, die über den zu hohen Gaspreis Klage führen. Obwohl das Werk wiederholt den Gaspreis ermäßigt, steigt die Unzufriedenheit immer mehr. Als 1879 eine Erweiterung des Werkes stattfindet, zu der die baupolizeiliche Erlaubnis nicht nachgesucht worden war, benutzt die Bürgerschaft diese Gelegenheit dazu, durch wiederholte Petitionen die Stadt zu bestimmen, die gesamten Anlagen zu kommunalisieren. Schon 1868 hatte die Gesellschaft mit der Stadt in Ankaufsverhandlungen gestanden, die sich aber zerschlugen. Jetzt kommen die Verhandlungen zum Abschluß, und das Werk geht 1879 in die Hände der Stadt über.

Vor der Kommunalisierung des Werkes waren in der Hauptsache nur in der Altstadt Gasrohre verlegt worden. Es waren hier 74 Laternen zur Straßenbeleuchtung aufgestellt worden. Die Beleuchtung des Erweiterungsgebietes nahm erst nach 1875 einen größeren Umfang an. Es wurden um die Zeit im Erweiterungsgebiet 24 neue Laternen aufgestellt. Die Schwierigkeiten, die sich für die Straßenbeleuchtung durch die zerstreute Bebauung ergaben, wurden dadurch behoben, daß man diejenigen Gebiete, für die eine Verlegung von Gasrohren wegen Unwirtschaftlichkeit nicht in Frage kam, mit Petroleum- bzw. Spiritus-Laternen beleuchtete. Solche Laternen gab es in Duisburg in den 90er Jahren rund 30. Um 1900 stieg ihre Zahl sogar auf 79.

Ein städtisches Elektrizitätswerk besitzt Duisburg seit 1903. Im ersten Betriebsjahr hatte das Werk 241 Lichtbezieher, 1909 betrug ihre Zahl 1053. Vor Errichtung dieses Werkes bestand eine kleine elektrische Kraftanlage, die jedoch nur der Hafenbeleuchtung diente. Kurz vor dem Kriege begann die Stadt mit der elektrischen Beleuchtung der Straßen. (Königstraße insbes.)

12. Verkehrsmittel.

Der Grundstein zum heutigen Duisburger Lokalverkehr wurde im Jahre 1876 gelegt durch den Bau einer Pferdebahn nach Ruhrort. Der Bau dieser Linie ging von einem privaten Unternehmer aus. Sie führte vom Hauptbahnhof durch die Altstadt und über die Ruhrbrücke nach Ruhrort. Im Jahre 1883 verlängerte man diese Strecke nach Osten (durch die Mülheimerstraße) bis zur Speldorfer Stadtgrenze. Auf dieser Strecke wurde Dampfbetrieb eingeführt. In den ersten Jahren nach der Fertigstellung dieser Linie war in den Wintermonaten der Betrieb eingestellt, da in dieser Zeit der Ausflugsverkehr zum Stadtwald ganz wegfiel und der sonstige Verkehr unbedeutend war. 1888 wird die Strecke weiter nach Osten verlängert bis in die Nachbargemeinde Mülheim-Ruhr—Broich.

In den Jahren 1897—99 wird der gesamte Betrieb elektrisiert. Gleichzeitig werden zwei neue Strecken geschaffen, die das stark angewachsene Hochfeld mit der Altstadt verbanden. Nach der Jahrhundertwende wird der Betrieb durch drei Linien vergrößert. 1901 wird die Linie zum Friedhof (Neudorf) gebaut, 1906 folgt die Meidericher Linie und 1910 die nach Neuenkamp.

Getrennt von diesem Unternehmen entstand 1900 die Düsseldorf-Duisburger Kleinbahn. Sie wurde 1913 durch eine Zweiglinie nach Wanheim-Angerhausen erweitert.

Die Netzlänge der Duisburger Straßenbahnen betrug:

1890	7,5 km
1900	15 km
1910	28 km

(Alt-Duisburger Netz einschl. Linie nach Ruhrort, ausschließl. der Linie nach Mühlheim ab Stadtgrenze.)

Die Länge der Duisburg-Düsseldorfer Kleinbahn beträgt innerhalb des Stadtgebietes 4,5 km. Die Wanheimer Linie hat eine Länge von 4,0 km.

Die Beförderungsziffern der Duisburger Straßenbahn betrugen:

1897	1 336 000	Personen
1898	3 611 000	„
1900	5 721 000	„
1905	7 904 000	„
1910	14 397 000	„
1914	18 151 000	„

Die Duisburger Straßenbahn war ein reines Privatunternehmen und befand sich im Besitz der Allgemeinen Lokal- und Straßenbahn-

Gesellschaft zu Berlin[15]). Als Privatunternehmen hat die Bahn kein Interesse daran gehabt, die Erweiterungstätigkeit der Stadt zu unterstützen und sich in Bahnbauten einzulassen, die für die Stadt vielleicht sehr erwünscht waren, für die Gesellschaft aber keine Einnahmequelle bedeuteten. Man baute erst dann eine neue Linie, und diese vorerst stets eingleisig, wenn der Stadtteil, durch den sie geführt wurde, soweit bebaut war, daß der Betrieb gleich vom ersten Tage an eine angemessene Rentabilität versprach. Dehnte sich die Stadt weiter aus, so fand oft eine Verlängerung über den bisherigen Endpunkt hinaus statt.

Unter diesen Gesichtspunkten entstanden die beiden Linien nach Hochfeld im Verlauf der Charlottenstraße, Werthauserstraße und Heerstraße, Wanheimerstraße. Obwohl hier die Bebauung um 1860 schon recht lebhaft ist und der Stadtteil sich unter dem Einfluß der sich am Rheinufer ausdehnenden Industrie stark wächst, erhält er eine Straßenbahnverbindung mit der Altstadt erst um die Jahrhundertwende.

Günstiger liegen die Verhältnisse bei einigen anderen Linien. Aber nicht etwa weil hier die Gesellschaft plötzlich ihre siedlungspolitischen Aufgaben entdeckte, sondern weil sich das Geschäftsinteresse der Unternehmerin zufällig mit den Erfordernissen der Baulanderschließung deckt. Man strebte bei der Errichtung neuer Linien möglichst an, zwei Verkehrszentren miteinander zu verbinden, um dadurch einen gleichmäßigen Langstreckenverkehr zu erzielen. So wurden durch eine Straßenbahn verbunden:

1. Altstadt Duisburg—Stadtwald—Broich—Mülheim,
2. „ Duisburg—Düssern—Meiderich,
3. „ Duisburg—Kaßlerfeld—Ruhrort,
4. „ Duisburg—Kaiserswerth—Düsseldorf.

Durch diese Linienführung wurde eine Rentabilität möglichst gesichert, wenn auch die Linie z. T. durch schwach- oder unbebautes Gebiet fuhr. So führte die Linie Duisburg—Mülheim bei ihrem ersten Ausbau 1883 bis zur Stadtgrenze im Osten vom Hauptbahnhof aus durch sehr schwach besiedeltes Gebiet (Mülheimerstraße). Sie lebte vom Ausflugsverkehr und ab 1888 nach erfolgtem zweiten Ausbau vom Verkehr mit den Nachbargemeinden Broich und Mülheim, förderte aber gleichzeitig die Besiedlung des Landes beiderseits der Mülheimerstraße. Ähnlich unterstützte die Linie nach Meiderich die Bebauung des Wasserviertels und der Falk- verlängerten Hansa-,

[15]) Seit 1925 Gesellschaft m. b. H. unter 51% Beteiligung der Stadt.

Schreiber- usw. Straße sowie die Entwicklung des Stadtteils Düssern nördlich der Köln-Mindener Bahn, der im Zusammenhang mit dem Bahnbau auch eine ausgebaute Hauptverkehrsstraße bekam, während vorher ein bei schlechtem Wetter kaum passierbarer Weg durch das Dorf führte. Die beiden anderen Linien dagegen sind ohne wesentlichen Einfluß geblieben; die Linie nach Ruhrort, weil sie durch das unaufgeschlossene und von der Stadt bewußt vernachlässigte Grundwasser- und Überschwemmungsgebiet führte, und die Linie nach Düsseldorf als Überlandbahn wegen ihres ungünstigen Fahrplans, der erst nach stärkerer Besiedlung des durchfahrenen Gebietes (Wanheimerort insbes.) dem gewachsenen Verkehr einigermaßen angepaßt wurde. Auch die Linie nach Neudorf wäre sicherlich nicht so weit ausgebaut worden, wenn nicht der am Endpunkt liegende Friedhof ein sicheres Verkehrsminimum garantiert hätte.

Dreimal seit Bestehen der Bahnen hat die Stadt sich bemüht, im allgemeinen Interesse einen weiteren Ausbau des Straßenbahnnetzes zu veranlassen. Den Bau der ersten Pferdebahnlinie im Jahre 1876 unterstützte die Stadt in jeder Weise. Sie gewährte dem Unternehmen eine Befreiung von der Kommunalsteuer auf fünf Jahre und verzichtete für dieselbe Zeit auf die Abgabe für Benutzung städtischer Straßen. Auch auf den Ausbau der Linie zur Ostgrenze der Stadt (zum Stadtwald) hat die Stadt hingewirkt, „damit den Bewohnern unserer Stadt der schöne Wald erreichbar gemacht würde". (Verwaltungsbericht 1882/83; S. 42.) Ebenso ist der Bau der Neuenkamper Linie auf Betreiben der Stadt erfolgt. Um den Neubau zu diesem zurückgebliebenen Stadtteil zu erreichen, mußte die Stadt der Gesellschaft eine Anlageverzinsung von 6% garantieren und ihr Freiheit von den Straßenbenutzungsgebühren solange gewähren, bis diese Verzinsung ohne Zuschuß der Stadt erreicht würde.

Die Duisburg-Düsseldorfer Kleinbahn ist im Jahre 1913 in den Besitz der Stadt übergegangen. Eine Änderung der Stammlinien innerhalb des Stadtgebietes Duisburg ist bis 1914 nicht erfolgt. Die 1913 angelegte Zweiglinie nach Wanheim leidet unter dem Mangel einer radialen Linienführung zur Stadtmitte hin. Ein breiter Eisenbahn-Rangierbahnhof, der den Straßenzug der Wanheimerstraße am Bahnhof Hochfeld-Süd kreuzte, zwang zu dieser ungünstigen Anlage.

Durch die Eingemeindung im Jahre 1905 erhielt die Stadt ein drittes Verkehrsunternehmen, die Kreis Ruhrorter Straßenbahn. Die Bahn, die ursprünglich ein privates Unternehmen war, wurde jetzt gemischtwirtschaftliche Aktiengesellschaft, an der die Stadt zu zwei Drittel interessiert ist.

Die einzige Verkehrsanstalt, die 1906 als städtisches Unternehmen gegründet wurde, ist die Wanheimer Anschlußbahn. Sie dient nur dem Güterverkehr und entstand im Zustammenhang mit den Industrie-Ansiedlungsplänen der Stadt in Wanheim-Angerhausen.

Zusammenfassend ist festzustellen:

Die Linien der Duisburger Straßenbahnen, die im Eigentum privater Gesellschaften waren, führten im allgemeinen radial von der Stadtmitte aus in die einzelnen Erweiterungsgebiete. Vernachlässigt sind derTeil Neudorfs zwischen Kolonie- und Mülheimerstraße (Oststraße insbes.), das östliche Düssern und Kaiserbergviertel und das mittlere Hochfeld zwischen Werthauser- und Wanheimerstraße, Stadtteile, die 1914 noch schwach bebaut waren. Der Ausbau und der Betrieb des Netzes erfolgte nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen, ohne Rücksicht auf die Baulanderschließung. Eine städtische Verkehrspolitik mit dem Ziele der Erschließung von Bauland ist erst am Ende des untersuchten Zeitabschnittes festzustellen (1910). Der Förderung des Baues der ersten Pferdebahn und der Linie zum Stadtwald lagen andere Gesichtspunkte zu Grunde. Wenn trotzdem Beeinflussungen auf die Entwicklung in den Außengebieten durch die Straßenbahnen stattgefunden haben, so ist dies nicht auf eine zielbewußte Siedlungspolitik, sondern auf ein zufälliges Zusammentreffen von privaten, geldlichen Interessen mit den Belangen der Baulanderschließung zurückzuführen.

13. Träger der Stadterweiterung.

In den ersten Jahrzehnten der Stadterweiterung betreibt die Stadt allein die Geländeerschließung zu Bauzwecken. Schon 1841 veröffentlicht sie den ersten Bebauungsplan und nimmt bald darauf, wenn auch zögernd, die Freilegung und den Ausbau von Straßen in Angriff. Die Straßen des Dellviertels sowie die anderen Straßen in nächster Nähe der Altstadt sind in den Jahren bis 1870 von der Stadt alleine fertiggestellt worden. Auch dort, wo Unternehmer auf ihrem Gelände eine Reihe von Häusern errichten wollen und an die Stadt mit dem Ersuchen herantreten, das in Frage kommende Gebiet aufzuschließen, übernimmt die Stadt allein die Festlegung und den Ausbau der Straßenzüge auf eigene Kosten. (So z. B. um 1868 an der Neudorferstraße.) Die Aufschließung von Bauland geschieht jedoch in gänzlich unzureichendem Maße, so daß in dieser Zeit das wilde Bauen an Landstraßen, Feldwegen, ja oft in offenem Felde besonders in den äußeren Erweitrungsgebieten die Regel ist.

Mit der Bauordnung von 1873, die bestimmt, daß Häuser nur an ausgebauten Straßen errichtet werden dürfen, tritt in der Baulanderschließung eine wichtige Änderung ein. Wenn auch diese Bestimmung nicht streng durchgeführt wurde, so hat sie doch bewirkt, daß die private Tätigkeit jetzt die Geländeerschließung teilweise übernimmt. Die großen Blocks, die in den städtischen Bebauungsplänen vorgesehen sind, werden jetzt fast regelmäßig von Privaten durch Aufteilungsstraßen geteilt. Die Stadt hat diese Privattätigkeit zugelassen und in Zukunft in ihren Bauplänen nur das allgemeine Gerippe der zukünftigen Stadterweiterung aufgestellt, die weitere Einteilung aber den beteiligten Grundbesitzern überlassen. Sie hat sich damit begnügt, bei der Aufnahme der neuen Straßen in den Bauplan darauf zu sehen, daß diese nicht zu sehr aus dem Rahmen des gesamten Planes herausfielen und bzgl. der Straßenbreiten, techn. Ausbau usw. die üblichen Forderungen erfüllten. Diese Aufteilungsstraßen sind weniger häufig von Boden-Unternehmern beantragt worden[16]). Meistens waren es eine Reihe Besitzer einzelner Parzellen, die sich zu dem Zwecke, eine neue Straße zu schaffen, zusammengeschlossen hatten. Die an der neuen Straße liegenden Bauparzellen wurden dann gewöhnlich von ihnen selbst bebaut. Der Ausbau der neuen Straße findet nach dem Ortsstatut von 1877 auf Kosten der Antragsteller statt, während vor 1877 jeder Ausbau durch einen Privatvertrag zwischen der Stadt und den Anliegern geregelt wurde.

Die gewerbsmäßige Geländeerschließung spielt — soweit sie sich über ganze Stadtviertel erstreckt — in Duisburg eine untergeordnete Rolle. Nur zwei Bodengesellschaften haben hier Nennenswertes geleistet. Die Aufschließung des nördlichen Wasserviertels fand durch die Aktiengesellschaft für Grunderwerb statt. Diese Gesellschaft kaufte die Weideparzellen vom Urbesitzer auf, legte Straßen an und parzellierte das Gebiet zu Bauzwecken. Das so hergestellte Bauland, in der Gesamtgröße von rund 7 ha, wurde dann z. T. erst nach dem Kriege wieder verkauft. Bedeutend kleiner ist das Gebiet, das durch die Kaiserberg-Terrain-Gesellschaft erschlossen wurde; es handelt sich hier im wesentlichen um drei kurze Straßen.

Beide Gesellschaften haben Bauland erschlossen, das für eine Bebauung mit Mittelstandswohnhäusern vorgesehen war und auch mit solchen Wohnhäusern, Einfamilienhäusern und Villen bebaut worden ist. Eine gewerbsmäßige Baulanderschließung in Arbeiterwohnbezirken hat in größerem Umfang nicht stattgefunden. Weiterhin spielen für Duisburg eine Rolle als Träger der Stadterweiterung die gemein-

[16]) vgl. S. 43.

nützigen Bauvereine, die eine Reihe von Straßen anlegten und in kleinerem Umfange die Industrie.

14. Bodenbesitzverhältnisse und Bodenhandel.

Das Gelände der alten Feldmark Duisburg, auf dem sich die Stadt seit der Mitte des 19. Jahrhunderts immer mehr ausdehnte, war vor Beginn der Stadterweiterung im Besitz der Duisburger Bürger und der um die Stadt herum wohnenden Kleinbauern. Während das Gebiet in der Nähe der Stadt überwiegend Garten- und Obstland war, waren weiter außerhalb in Neudorf und in Hochfeld Äcker. Das Gebiet nördlich und nordwestlich der Stadt in der Ruhr- und Rheinniederung war in der Hauptsache Weidegebiet. Das Garten- und Ackerland war durchweg in stark zersplittertem Parzellenbesitz. Das Weideland dagegen war weniger zersplittert, und es waren hier oft größere Ländereien in der Hand eines Besitzers.

Ein Besitzwechsel hat im Erweiterungsgebiet der Stadt immer stattgefunden, wenn auch in kleinerem Umfang. Dieser Besitzwechsel land- oder fortwirtschaftlicher Grundstücke interessiert hier nicht. Als Urbesitzer wird im weiteren derjenige Bodeneigentümer bezeichnet, der den Boden zu Beginn der Stadterweiterung, also um 1850, im Besitz hat und ihn nicht zum Zweck späterer baulicher Ausnutzung erworben hat.

Der erste bedeutendere Besitzwechsel, der im Zusammenhang mit der Stadterweiterung festzustellen war, war der Verkauf der im Besitz der Stadt befindlichen Wall- und Grabengrundstücke an Baulustige im Jahre 1855. Ein Teil der Parzellen wurde an Bauunternehmer verkauft. Es entstanden hier Wohnhäuser wohlhabender Bürger, die aus der Stadt ziehen. Die an den anschließenden Straßen sich anbauenden Bürger erwerben den Boden von Bodenhändlern, die im Hauptberuf immer Baumeister waren, oder bauen auf eigenem Urbesitz (Wallstraße, Stapeltor, Dellstraße usw.). In Hochfeld, dem Stadtteil, der sich damals stark entwickelte, ging die Entwicklung ähnlich. Es baute der Urbesitzer oder der ihm folgende Besitzer. Hier sind dies Arbeiter, Handwerker, Händler, die sich mit erspartem oder ererbtem Geld seßhaft machten und dort die kleinen höchstens zweistöckigen Häuschen bauen, wie man sie heute noch auf der Heerstraße, Hagelstraße, Austraße, Paradiesstraße, Mohrenstraße usw. sehen kann. Ein erwähnenswerter Bodenhandel und ein wesentlicher Einfluß auf die Bodenpreise ist für diese Zeit (1850—1865) noch nicht festzustellen.

Die starke wirtschaftliche Entwicklung während der sechziger Jahre, die Bevölkerungszunahme und die immer größere Nachfrage nach Baustellen ruft am Ende dieses Jahrzehnts den ersten berufsmäßigen Bodenhandel hervor. Überwiegend sind es Bauunternehmer, die nebenbei sich im Bodengeschäft betätigen. Die Grundstücke zwischen Altstadt und Bahnhof werden von diesen Bauunternehmern erworben und steigen schnell beträchtlich im Preise. Auch östlich des Bahnhofs (Neudorferstraße, Otto Kellerstraße, westl. Oststraße usw.) erwerben Bauunternehmer landwirtschaftliche Parzellen. Die Befürchtung der Stadtverwaltung [17]), daß dieses Spekulationsgebiet infolge der hohen Bodenpreise unbebaut bleiben und so die bauliche Entwicklung der Stadt stören würde, trifft nicht ein. Wenn auch damals die bauliche Entwicklung dieses Gebietes vorerst langsamer voranschritt, nach 1874 so langsam, daß die Grundstücke wieder in landwirtschaftliche Nutzung genommen wurden (s. u.), so liegt das vorwiegend daran, daß sich, nachdem das erste starke Baulandbedürfnis der Altstadt befriedigt war, in Duisburg in der Hauptsache Arbeiter niederließen, die sich bei dem Mangel an Verkehrsmitteln in der Nähe ihrer Arbeitsstätten — in den Fabrikvororten Hochfeld und Neudorf — anbauten. Darauf deutet auch hin, daß das in Händen der Bauunternehmer befindliche Gelände östlich des Bahnhofs — also in Neudorf — schon 1868 auf deren Wunsch aufgeschlossen und von ihnen anschließend bebaut wurde. Hier ist zuerst Warenbau in größerem Umfang festzustellen. Ein Baustellenhandel findet hier nur in kleinem Umfange statt, sodaß es sich bei der ganzen Erscheinung eigentlich nur um vorsorgliche Käufe von Bauunternehmern handelt, wie sie in Duisburg immer wieder während des ganzen geschilderten Zeitabschnitts festzustellen sind. Daß sich außer den Bauunternehmern auch sonstige Berufsgruppen — besonders solche, die über die beabsichtigte Entwicklung der Stadt unterrichtet waren — an diesem Geschäft beteiligten, ist wohl anzunehmen, obwohl Belege hierüber kaum zu finden waren.

---

[17]) Verwaltungsbericht der Stadt Duisburg 1865. S. 7.
Die bauliche Entwicklung der Stadt als ein Ganzes bietet ein wenig erfreuliches Bild. Die in unmittelbarer Nähe der alten Stadt und im neuen Stadtbauplan gelegenen Bauplätze sind teilweise in festen Händen, teilweise durch Spekulation zu so exorbitanten Preisen in die Höhe getrieben, daß ein Bauunternehmer dort nicht mit Vorteil bauen kann. Da nun die Preise nicht wie anderswo durch Mangel an Terrain motiviert sind, sondern nur Folge eines Spekulationsfiebers sind, so ist die Folge davon, daß Baulustige sich nicht im Anschluß an die alte Stadt anbauen, sondern eine Viertelstunde weiter, wo Bauplätze noch zu angemessenen Preisen zu haben sind. So bleibt zwischen der alten Stadt und den neuen Ansiedlungen ein breiter Gürtel unbebauten Terrains liegen.

In dem Jahrzehnt zwischen 1875—1885 muß der Grundstücksmarkt völlig darniedergelegen haben; jedenfalls übertraf das Angebot an Bauland die Nachfrage bei weitem. Das betrifft sowohl aufgeschlossenes als unaufgeschlossenes Land, welches letztere in Duisburg ja auch in großem Umfang bebaut wurde. Das Land, das in Erwartung baldiger Bebauung brach gelegen hatte, wird jetzt wieder in landwirtschaftliche Kultur genommen.

Als Bodenkäufer treten in Duisburg weiterhin im wesentlichen zwei Gruppen auf. Einmal ist dies der Bauunternehmer, der für seinen Bedarf Boden erwirbt, um im Warenbau Wohngebäude herzustellen. Der kleine kapitalschwache Unternehmer — oft Bauhandwerker — erwirbt fertige Baustellen auch aus zweiter oder dritter Hand und tritt als Hauptkäufer des Bodenhändlers auf. Der kapitalstarke Bauunternehmer kauft größere landwirtschaftliche Parzellen möglichst aus erster Hand, die er aufschließt und bebaut, oft ganze Straßenzüge. Die zweite Gruppe sind die Baulustigen, die sich im Kundenbau Häuser errichten lassen, meist um diese mitzubewohnen, seltener um sich als Wohnungsunternehmer zu betätigen. Dieser Kundenbau ist besonders typisch für die bauliche Entwicklung in Hochfeld und Neudorf. Hier baut auch in späteren Jahren vielfach noch der Urbesitzer, überwiegend kleine Leute, deren Vorfahren den Boden noch beackert haben. Die Nicht-Bodenbesitzer, die zu bauen beabsichtigen — in den obenerwähnten Stadtteilen ganz überwiegend kleine Leute und zahlreiche Arbeiter — erwerben mit ihren Spargroschen günstig angebotene Baustellen und errichten Häuser unter weitgehender Inanspruchnahme des Kredits[18]). Da in diesen Stadtgebieten eine Spekulation kaum tätig gewesen ist, kaufen sie den Boden meist aus erster und zweiter Hand, oft recht abgelegene Plätze, zumal für ihre Zwecke die Billigkeit des Landes ausschlaggebend war. Dagegen findet man öfter, daß der Wohlhabendere nicht nur sein Haus von der Baufirma herstellen läßt, sondern ihr auch den Bauplatz abkauft. Hier ist die Baufirma gleichzeitig Bodenhändlerin.

Neben diesen beiden Gruppen tritt in geringerem Umfang als Käufer auch der Bodenhändler auf. Mancher hat sich hier versucht und seine Gelder in Grundstücken angelegt. Es handelte sich aber immer um kleinere Bodeneinheiten. Am häufigsten erscheinen — wie

---

[18]) Der Verwaltungsbericht für 1891/92 schreibt:
„Die private Bautätigkeit hat sich in dem Berichtsjahre wieder erheblich gesteigert und haben namentlich in den Außenbezirken der Stadt bes. im Neudorfer Stadtviertel vielfach kleine Leute für den eignen Bedarf Wohnhäuser gebaut."

oben schon erwähnt — als spekulative Käufer Angestellte der Baufirmen und ähnlicher Unternehmungen, städtische und staatliche Beamte (Katasteramt), Stadtverordnete usw., die infolge ihrer Tätigkeit und ihrer Beziehungen über zu erwartende Bodengewinne unterrichtet sind. Aus diesen Berufsständen kommt auch der einzige bedeutende Duisburger Bodenunternehmer und -händler, ein ehemaliger Angestellter des Vermessungsamtes, der Mitte der neunziger Jahre seine Tätigkeit beginnt. Er erwirbt unaufgeschlossenes Gelände in allen Stadtteilen, wo Aussichten auf baldigen Gewinn vorhanden sind, und hat seinen Bodenbesitz infolgedessen sehr verstreut liegen. Das Gelände verkauft er teils aufgeschlossen, teils als Rohland mit dem einzigen Bestreben, möglichst bald einen Gewinn zu erzielen. Die Grundstücke werden meist vom Urbesitzer erworben und an Baulustige aller Art, oft kleine Bauunternehmer, verkauft. Sein Werk ist die Offenlegung der Prinzenstraße in Düssern, zu welchem Zweck er eine Reihe landwirtschaftlicher Parzellen zusammengekauft hat. Weiterhin tritt er als Hauptinhaber der Aktiengesellschaft für Grunderwerb auf, der größten Duisburger Bodengesellschaft, die 7 ha Weide von dem Urbesitzer, einem Viehhändler, erwirbt, parzelliert, Straßen durchlegt und die Grundstücke dann — zum großen Teil erst nach dem Kriege — verkauft. Es entstand so das heutige Wasserviertel.

Neben dieser größten Bodengesellschaft bestanden in Duisburg noch die Kaiserberg-Terrain-Gesellschaft, deren kleines Gebiet unterhalb des Kaiserbergs lag. Es handelt sich um die kurzen Straßen Am Kaiserberg, Am Freischütz und Wilhelmshöhe, welche durch die Gesellschaft ausgebaut bzw. neu geschaffen wurden. Das Gelände war vom Urbesitzer, der dort eine Tongrube betrieben hatte, erworben worden. Die Parzellen waren 1914 nur zum kleinen Teil verkauft und bebaut.

Das Gelände der ehemaligen Maschinenfabrik Bechem und Keetmann [19]) an der Mülheimerstraße (zwischen Winkelstraße und Brauerstraße) war zur Aufschließung und Verwertung von einer Gesellschaft erworben worden, hinter welcher eine auswärtige Bank als Geldgeber stand. Auch hier handelt es sich nur um ein kleines Gelände, allerdings in günstigster Lage, nur rd. 600 m vom Hauptbahnhof entfernt an einer Hauptverkehrsstraße. Die angelegten Straßen sind die Bechem- und die Keetmannstraße, die verlängerte Martinstraße sowie der Ottilienplatz. Das Gelände war 1914 nur zum kleinen Teil bebaut, und zwar mit einem Eckhaus und mit einer Reihe herrschaftlicher Miethäuser an der Mülheimerstraße. Der Verkauf von Bau-

[19]) heute: Deutsche Maschinenfabrik A.G. an der Werthauserstraße.

stellen wurde erschwert durch die hohen Preisforderungen der Gesellschaft (zuerst 60, dann 50 M. je qm). Es ist jedoch dabei zu berücksichtigen, daß die Ausschachtungsarbeiten sich sehr teuer stellten, da die mächtigen Fabrikfundamente zu entfernen waren.

Die Duisburg-Wanheimer Terraingesellschaft hat sich ausschließlich mit der Verwertung von Industrieland befaßt. Ihre Tätigkeit interessiert deshalb nicht im Rahmen dieser Untersuchung. Über die Tätigkeit der Duisburger Terraingesellschaft zu Köln vergleiche S. 51. Das Duisburger Erweiterungsgebiet war für Bodengesellschaften kein günstiges Betätigungsfeld. Bei dem vorhandenen Streubesitz und den kleinen landwirtschaftlichen Geländeeinheiten stieß der Erwerb größerer zusammenhängender Geländestreifen immer auf Schwierigkeiten. Blieben in einem größeren Gebiet Einzelparzellen in fremden Händen, so beeinflußte dies die Preisbildung des Bodens in einer der Gesellschaft unerwünschten Richtung und erschwerte eine einheitliche Aufschließung und Neuparzellierung. Wir finden deshalb Bodengesellschaften in Duisburg nur dort, wo ein größerer zusammenhängender Geländekomplex zu erwerben war, im großparzellierten Weidegebiet (A.G. für Grunderwerb) oder im großparzellierten ehemaligen Waldgebiet (Kaiserberg-Terrain-Ges.).

In solchem großparzellierten ehemaligen Waldgebiet, in Wanheimerort, hatte auch die Gemeinnützige Aktienbaugesellschaft ein ausgedehntes zusammenhängendes Gebiet erworben. Der Spar- und Bauverein dagegen hatte seine Grundstücke verstreut liegen.

Neben den obenerwähnten Gebieten großer landwirtschaftlicher Einheiten bestanden in Duisburg noch zwei Gegenden im Erweiterungsgebiet, in denen große Weideparzellen vorherrschend waren und deren bauliche Entwicklung von Belang ist. Das ist einmal der Teil des Wasserviertels, der nördlich der Hindenburgstraße liegt (Angerstraße, Werrastraße) und dann die Ruhrniederung nördlich der Stadt beiderseits der Ruhrorterstraße. Der nördliche Teil des Wasserviertels war im Besitz einer Familie, die den Boden dort ursprünglich landwirtschaftlich ausnutzte. Die Familie bleibt im Besitz des Geländes bis zur fertigen Aufschließung und Bebauung und verkauft dann die Häuser an Leute aus dem wohlhabenden Mittelstand. Die Bebauung nimmt die Familie selbst vor. Aus der bäuerlichen Familie entwickelt sich eine bedeutende Duisburger Baufirma; ihr Bodenbesitz gibt den Anstoß dazu.

In der Ruhrniederung findet nur eine verhältnismäßig geringe Bebauung statt. Bebaut werden die Ruhrorterstraße, die Kaßlerfelderstraße, die Albertstraße und wenige Parzellen auf den Querstraßen

zur Ruhrorterstraße, sowie eine Parzelle auf der Flur „auf der Höhe" (nicht in Betracht gezogen ist hierbei der Ort Neuenkamp). In diesem Bezirk liegen die größten landwirtschaftlichen Parzellen, die im Duisburger Erweiterungsgebiet überhaupt vorkommen. Der Boden war zum großen Teil im Besitz einiger ansässiger Familien. Es bestanden hier eine Reihe Ziegeleien, teils auf Gelände, das zu diesem Zweck von Unternehmern erworben worden war. Daß der größte Teil des Geländes nicht bebaut wurde, war eine Folge von Verwaltungsmaßnahmen. Die Stadt betonte immer wieder, daß ein Bedürfnis zur Erschließung dieses Geländes nicht vorliege, und sie drang mit dieser Auffassung in einem Prozeß, den ein auswärtiger Grundbesitzer gegen die Stadt angestrengt hatte, durch, was um so bemerkenswerter ist, als ein Teil der Bodenbesitzer Mitglieder des Stadtverordneten-Kollegiums waren. Es ist anzunehmen, daß die Hochwassergefahr, von der dieses Gelände immer bedroht war, die Stadt veranlaßte, hier eine Aufschließung und Bebauung zu verhindern, zumal man mit einem anderen bebauten Überschwemmungsgebiet — dem Oederich — sehr schlechte Erfahrungen gemacht hatte.

Kurz nach 1900 sind weite Strecken dieses Gebietes von der Stadt angekauft bzw. enteignet worden, um künftigen Hafenbauten zu dienen. Dieses Gebiet, unweit der Altstadt vor dem Schwanentor gelegen, hat nur besondere Anziehungskraft auf verschiedene große Unternehmerfirmen gehabt, die hier Gelände erwarben. Die Politik der Stadt hat die Entwicklung gestört. Nur am Rande ist gebaut worden, und hier sind die größten und schlechtesten Arbeitermiethäuser Duisburgs entstanden. Der drei Zimmer tiefe Anbau ist hier nicht selten. Es sind fast alles Unternehmerbauten, die aber nach Fertigstellung abgestoßen wurden. Die Bodenpreise an der Ruhrorterstraße (Hauptverkehrsstraße) betrugen vor dem Kriege 25—35 M. je qm, an der Kaßlerfelderstraße 16—25 M. je qm, sind also, verglichen mit anderen gleich günstig zur Stadt gelegenen Arbeiterwohnvierteln, nicht als besonders hoch zu bezeichnen.

In den anderen Duisburger Erweiterungsgebieten, in denen der Bodenhandel besonders tätig war, sind immer Mittelstandswohnhäuser entstanden. Im Wasserviertel wurden 2—2½ stöckige herrschaftliche Miethäuser und Einfamilienhäuser gebaut. Häuser mit mehr Stockwerken sind Nachkriegshäuser. Die Flächenausnutzung beträgt höchstens 50 Hundertteile. Alle Häuser haben größere Hintergärten. An der Prinzenstraße entstanden 3—3½ Stockwerke hohe Mittelstandmiethäuser. Die Flächenausnutzung geht bei diesen Reihenhäuser meist höher, bis zu 75 v. H.; Anbauten sind selten;

viele Häuser entsprechen in ihrem Grundriß den auf S. 92 Abb. 4 skizzierten. Im Kaiserbergviertel errichtete man hochherrschaftliche Einfamilienhäuser in offener Bauweise. Die Straßen gehören in die Bauklasse VI der Bauordnung von 1911 (Villenviertel). Der spekulative Erwerb erfolgte hier erst, als die Gegend durch die Bauordnung von 1900 als Zweckviertel erklärt und eine offene Bauweise vorgeschrieben war. An der Mülheimerstraße im Gelände der ehemaligen Maschinenfabrik Bechem u. Keetmann wurden mehrere herrschaftliche Reihenmiethäuser gebaut. Die Höhe beträgt 4½ Stockwerke, die Baustellenausnutzung $66^2/_3\,\%$.

Der Bodenbesitz der Stadt Duisburg ist bis zur Jahrhundertwende sehr gering gewesen. Es fand nur ein gelegentlicher Erwerb von Grundstücken statt, die oft in Notlagen wieder veräußert wurden (so 1860 20 ha). 1881 hatte die Stadt außer 562,6 ha Wald und dem Gelände der städtischen Betriebsstätten 42,6 ha Boden in Besitz, der aber nur teilweise zu Bauzwecken geeignet war. Es waren dies z. T. Ländereien aus Stiftungen usw., die an die Gemeinde gefallen waren. 1895 war die Flächengröße der städtischen Grundstücke auf 61,5 ha gestiegen. Der Ministerial-Erlaß vom 13. März 1901, der die Städte auf die Bedeutung einer zielbewußten kommunalen Bodenpolitik hinwies, bewirkte, daß die Verwaltung in ihrem Grundstückserwerb jetzt planmäßiger vorging. 1905 war der städtische Grundbesitz schon auf 112,4 ha angewachsen. Dazu kam der Grundbesitz der eingemeindeten Städte mit 88,1 ha, so daß jetzt der Gesamtbesitz 200,5 ha betrug. 1907 war die Größe des Grundbesitzes der alten Stadt (ohne Eingemeindung) 189,8 ha Ackerland und 4,06 ha Baugelände. 1909 betrug er 119,2 ha Ackerland und 3,2 ha Bauplätze. Die Zwecke, die die Stadt mit dem Erwerb von Bauland verfolgte, sind zweifache. Einmal wollte sie geeignetes Gelände für die Ansiedlung der Industrie erwerben und sich so Einfluß auf die weitere industrielle Entwicklung sichern, besonders in Wanheim-Angerhausen. Dann beabsichtigte sie dadurch, daß sie in den verschiedenen Stadtteilen Grundstücke erwarb, auf die Preisbildung des Bodens günstig einzuwirken. Eine Abgabe von Bauland zur Errichtung von Wohnhäusern ist bis zum Kriege nur in ganz geringem Maße an gemeinnützige Bauvereine und vereinzelt an Private erfolgt. Dagegen hat die Industrie größere Flächen erhalten. Bis 1914 waren aus dem 1910 gegründeten Grundstücksfonds der Stadt 19,34 ha abgegeben worden.

Ein künstliches Knapphalten von Baustellen mit dem Ziele, die Bodenpreise in die Höhe zu treiben, ist für Duisburg nicht festzustellen. Das künstliche Zurückhalten wäre auch ein Unterfangen ge-

wesen, welches kaum den erwünschten Erfolg gezeitigt hätte. Bei der ungehemmten Ausdehnungsmöglichkeit der Stadt, dem günstigen Einfluß der Verkehrslinien (vgl. S. 66) und der Duldung des wilden Bauens bis in die 1890er Jahre stand eine solche große Menge Bauland zur Verfügung, daß die Zurückhaltung eines Teilgebietes ohne irgendwelchen Einfluß auf die Gesamtentwicklung geblieben wäre. Das beste Beispiel hierfür ist das ehemals Bechem und Keetmann'sche Gelände an der Mülheimerstraße. Hier hatte die Gesellschaft den Quadratmeterpreis auf 60.— M., später 50.— M. festgesetzt, was einem künstlichen Zurückhalten gleichkam, da solche Preise in Duisburg nur für bevorzugte Geschäftslagen gezahlt wurden. Das Land liegt, bis auf die Parzellen an der Mülheimerstraße — aber auch diese sind nicht alle bebaut —, bis Kriegsausbruch unbebaut, trotz der günstigen Lage zur Hauptverkehrsstraße und dem Hauptbahnhof. Das Hochtreiben der Preise gelang nicht. Bei den zersplitterten Besitzverhältnissen war immer ein großes Angebot in allen Lagen vorhanden, so daß ein künstliches Zurückhalten nur ein Übergangenwerden und unter Umständen einen Zinsverlust hätte zur Folge haben können. Es ist deshalb in Duisburg der Bodenbesitzer immer bemüht gewesen, sein Land möglichst bald zu verkaufen, selbst wenn er dabei im Preise nachgeben mußte. Die aus denselben Gründen geringen Gewinne im Bodengeschäft waren die Ursache, daß sich in Duisburg reine Bodenhändler selten finden. Fast immer sind sie auch Bauunternehmer; sogar Leute, die infolge ihres ererbten Bodenbesitzes auf den Bodenhandel gestoßen werden, betreiben diesen nur als Nebenerwerb und werden zum Bauunternehmer oder zum Baumeister, der nur in Tätigkeit tritt, wenn ihm ein Auftrag erteilt wird.

Die Bodenpolitik der Stadt Duisburg, die sich ganz überwiegend auf Industrie-Ansiedlungsgelände bezieht, ist für das Wohnungswesen ohne irgendwelche Bedeutung. Das beabsichtigte Ziel der Industrie-Ansiedlung hat die Stadt mit ihrer Bodenpolitik voll erreicht. Die bedeutende Entwicklung des Wanheimer Rheinufers um 1910 ist zum guten Teil ein Verdienst der städtischen Behörden. Dagegen ist der städtische Bodenbesitz im Wohngebiet viel zu unbedeutend und zersplittert gewesen, um auf die an und für sich nicht ungünstige Preisbildung Einfluß zu haben. Es fanden auch viel zu geringe Verkäufe von städtischem Bauland statt, um damit Einwirkungen auf die Bodenpreise zu erzielen.

Wenn auch das Niederungsgebiet im Norden der Stadt eine Bebauung jahrzehntelang nicht zugelassen hat und z. T. heute noch nicht zuläßt, so hatte die Stadt für ihre bauliche Entwicklung im 19. Jahrhundert doch genug Ausdehnungsmöglichkeiten nach Süden, Südwesten und Osten. Das Gelände, das für die Stadterweiterung zur Verfügung stand, ist 1914 bei weitem nicht ganz bebaut. Auch künstliche Hemmungen der Stadterweiterung haben die Größe des zur Verfügung stehenden Baulandes nur wenig beeinträchtigen können, da nur kleine Teile davon betroffen wurden.

Die Baulanderschließung, die bis in die 1870er Jahre ausschließlich durch die Stadt bewerkstelligt wurde, hat bis zur Mitte der 1860er Jahre den Bedürfnissen der Altstadt genügt. Daß die Vororte, insbesondere Hochfeld und Neudorf, von der städtischen Verwaltung vernachlässigt wurden, hat zwar ungünstige Folgen für die Gesamtentwicklung der Stadt gehabt, hat aber nicht die Möglichkeit zu bauen völlig genommen. Da fertige Straßen hier fehlten, baute man an den Feldwegen, die vor dem Hause notdürftig befestigt wurden. Die Ansprüche der hier zuziehenden Industriebevölkerung an den Straßenbau, die Entwässerung, die Wasserversorgung usw. waren damals noch so gering, daß man das Fehlen dieser Einrichtungen kaum empfand. Nach 1870, als die Entwicklung der Stadt immer schneller vor sich ging, wuchs diese der Verwaltung über den Kopf. Die Baulanderschließung blieb weit hinter dem tatsächlichen Bedürfnis zurück. Jetzt setzte die private Tätigkeit bei der Erschließung neuen Landes ein. Ein Mangel an Bauland konnte auch jetzt noch nicht entstehen, da man das wilde Bauen auch weiterhin duldete. Dieses hatte zur Folge, daß die alten Feldwege als Straßen erhalten blieben, und daß sie die Grundlage wurden, auf der sich der ganze weitere Bebauungsplan aufbaute.

Die Gas- und Wasserversorgung und die Kanalisation haben auf die Baulanderschließung kaum eingewirkt. In der Nähe der Stadt, wo die bessergestellte Bevölkerung baute, hatte die Stadt für einen genügenden Ausbau dieser Einrichtungen gesorgt. So hatte das Dellviertel vor der eigentlichen Kanalisation ein gutes Tonrohr-Entwässerungssystem. In den Außenvierteln wurde das Fehlen dieser Einrichtungen nicht so sehr empfunden. Die Arbeiterbevölkerung, die meist vom Lande stammte, stellte an den Ausbau keine zu großen Anforderungen.

In den 1890er Jahren hatte die Stadt die Wasserleitung und die Kanalisation so weit ausgebaut, daß fast die ganze Stadt angeschlossen werden konnte. Von jetzt ab haben die städtischen Maßnahmen zur Baulanderschließung mit der Ausdehnung der Stadt Schritt gehalten, und es hat ein Mangel an fertig ausgebauten Straßen in Zukunft kaum noch bestanden. Die Duisburger Straßenbahnen, die seit den 90er Jahren die Altstadt mit den Vororten verbanden, sind von wesentlichem Einfluß auf die Erschließung des Landes gewesen, das sie durchfuhren. Sie dienten mit dazu, das Angebot an günstig gelegenem Bauland zu vergrößern. Ihr Einfluß zeigt sich am deutlichsten in Neudorf, wo der Teil, der von der Straßenbahn am schlechtesten zu erreichen war, als unbebaute Insel übrigblieb. (Gegend an der Kammerstraße, Seilerstraße, Gustav-Adolfstraße.)

Eine Knapphaltung des Baulandes durch die Bodenhändler ist für Duisburg nicht festzustellen. Der zersplitterte Kleinbesitz am Boden hat immer für ein genügend großes Angebot an Baugrundstücken in den verschiedenen Lagen gesorgt.

III. Teil.

Hausformen und Bauordnung.

1. Landwirtschaftliche und Bauparzellierung.

Die landwirtschaftliche Parzellierung in der Feldmark Duisburg war nicht einheitlich. Während die Ackerparzellen südlich und östlich der Stadt von schmaler rechteckiger Form waren und regelmäßig nebeneinander lagen, waren die Parzellen des Weidegebietes im Norden vielfach verschachtelt und unregelmäßig und ihre Grenzen nicht selten gekrümmt. Da aber die Ausdehnung der Stadt sich im wesentlichen nach Süden, Osten und Westen erstreckte, und die Weidegebiete im Norden wegen ihrer Tiefenlage und der damit verbundenen Überschwemmungsgefahr nur wenig bebaut worden sind, so hat hier eine Parzellierung zu Bauzwecken nur selten stattgefunden, und es kann dieses Gebiet deshalb hier außer acht gelassen werden.

Die Größe der Ackerparzellen ist trotz ihrer regelmäßigen Gestallt recht verschieden. Die Breiten wechseln zwischen 10 und 50 m; die Tiefenunterschiede [1]) sind noch größer. Während manche Parzellen, z. B. die Gartenlandstücke in der Nähe der alten Stadt, 20 bis 50 m tief sind, haben andere eine Tiefenausdehnung bis zu 400 m. (Z. B. Flur „Großer Euberg" nördlich der Werthauserstraße.) Die am häufigsten vorkommende Parzellengröße in den Haupterweiterungsgebieten beträgt 25—35 m × 100—200 m. Große Parzellen, die nicht die übliche schmale, lange Gestalt haben, finden sich an der Düsseldorferstraße und in der Nähe des Bahnkörpers der Köln-Mindener Bahn an der Karl-Lehr-Straße. Erstere, mit einer Breite bis zu 200 m, sind unparzelliert bebaut worden mit Villen, die von Parks umgeben sind; letztere sind vom Bahnkörper zerschnitten oder mit industriellen Anlagen bebaut worden. Die großen Parzellen in Neuenkamp sind unbebaut.

---

[1]) Als Tiefenausdehnung im unaufgeschlossenen Gebiet gilt der größte Abstand zweier Parzellenseiten, im aufgeschlossenen Gebiet der Abstand zwischen Straßenseite und der gegenüberliegenden.

Da das Straßennetz, soweit es nicht durch ehemalige Feldwege bestimmt ist, auf das landwirtschaftliche Parzellengefüge weitgehende Rücksicht nimmt, so ist es die Regel, daß die Grundstücke von der Straße entweder parallel zu den Längsseiten oder rechtwinklig zu diesen aufgeteilt werden. Im ersten Falle wurde die Straße regelmäßig so gelegt, daß sie rechts und links zwei Parzellen in ihrer Längsrichtung anschnitt; im letzteren Falle berührte die Straße alle angrenzenden Parzellen an ihren Schmalseiten. Diese Parzellen hatten bei der Aufteilung für Bauzwecke den Vorteil der größeren Tiefe, während jene erst durch den Erwerb der dahinterliegenden Parzelle vergrößert werden mußten, wenn eine tiefere Bebauung beabsichtigt wurde.

An wenigen Stellen des Erweiterungsgebietes sind die Parzellen, die mit der Schmalseite die Straße berührten, nicht aufgeteilt worden, da die Grundstücksbreiten ohne weiteres zur Bebauung geeignet waren. Wo neu parzelliert wurde, entstanden Parzellen von 6—12 m Frontbreite. Größere Bauparzellen waren selten. Die Tiefen waren sehr verschieden, da sie sich teils nach der Blocktiefe, teils nach der Tiefe der alten Ackerparzelle richteten.

Eine Beeinflussung der Bauparzellierung und damit der Hausformen durch die Gestalt und die Größenverhältnisse der alten Ackerparzellen, ist für Duisburg kaum festzustellen. Vielmehr hat man die alten Haustypen beibehalten und die Bauparzellen so zugeschnitten, wie es diese Häuser erforderten. Auch die Annahme, daß die kleinere Parzellierung im Gartengebiet vor der Stadt das Dreifensterhaus zur Folge gehabt hätte, während im größer parzellierten Ackergebiet erst das Fünffensterhaus entstanden sei, trifft für Duisburg nicht zu. Denn in den 1870er Jahren sind in nächster Nähe der alten Stadtmauer zahlreiche Fünffensterhäuser entstanden (besonders am Stapeltor), während gleichzeitig weit außerhalb (Musfeldplatz) kleine Dreifensterhäuser gebaut wurden. Daß in den Außengebieten aus dem Dreifensterhaus mit seitlicher Treppenanlage ein ebensolches Vier- und Fünffensterhaus entstanden ist, ist keine Folge der Parzellierung. Die Ackerparzellen sind hier in größere Bauplätze aufgeteilt worden, aus dem Bestreben heraus, größere Häuser zu bauen. Auch hier ist es das Haus, nach dem sich die Bauparzellierung richtet.

Ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen der landwirtschaftlichen Parzellenform und den Hausformen ist nur bezüglich der Anbauten festzustellen. In der Altstadt und den ältesten Erweiterungsbezirken findet man diese Art Anbauten lange nicht so häufig als in den jüngeren Erweiterungsgebieten. Schuf man in der Altstadt Hintergebäude, so entstanden sie vielfach getrennt vom Hauptgebäude

mit eigenem Treppenhaus. Der lange flache Anbau kommt auf einem Stadtplan aus den 1870er Jahren in den älteren Teilen der Altstadt vereinzelt vor (Beeckstraße, Universitätsstraße). Im Öderich fehlt er fast ganz, ebenso bei den Häusern an den Wällen. Dagegen findet man ihn in den noch schwach besiedelten Außengebieten. (Heerstraße, Kremerstraße, Grünstraße, Dellstraße, Bachstraße, Reichsstraße, Hochfeldstraße u. a.) Diese Form des Anbaus ist auf die Tiefe der Parzellen und der Baublocks zurückzuführen. Denn diese Parzellen ließen eine andere, ebenso günstige Ausnutzung des Hinterlandes zu Bauzwecken nicht zu.

In der Frontbreite also ließen sich die Parzellen fast immer ganz nach den Wünschen der Baulustigen zuschneiden. Hier bestimmt die Größe des beabsichtigten Neubaus die Parzellenform. Die Parzellentiefe dagegen war durch die Blockschneidung gegeben. War diese nicht mehr zu ändern — der Block nicht mehr aufzuteilen — dann mußte die meist große Tiefe hingenommen werden. Das führte dann zur Ausbildung des langen flachen Anbaus.

Die landwirtschaftlichen Parzellen hätten, wenn sie nicht aufgeteilt worden wären, durchweg den Bau von Mietkasernen gestattet. Weder Frontlänge noch Tiefe der Ackerparzellen wären in den allermeisten Fällen hinderlich gewesen. Doch ist dieser Haustyp in Duisburg unbekannt. Das Bestreben der Baulustigen ging dahin, Parzellen von 8—12 m Front zu bekommen. In den ersten Jahrzehnten der Stadterweiterung beschränkte man sich meist auf eine Front bis zu 10 m; erst um 1890, als das große Vier- und Fünffensterhaus entstand, nahm die Frontbreite zu, ging aber selten über 12 m. Die Parzellentiefe wurde selten über 20 m [2]) durch Bebauung mit Wohngebäuden ausgenutzt. Im Inneren großer Blöcke entstanden kleingewerbliche Anlagen (Schreinereien, Bäckereien, Lagerräume), so daß die Parzellen, die nicht an die Straße stießen, doch nutzbringend verwertet werden konnten. Der Zugang zum Blockinneren fand entweder durch Torwege oder durch besondere schmale Zufahrtsstraßen statt.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß die landwirtschaftliche Parzelle die Form der Bauparzelle und damit die Größe und Form des zu errichtenden Gebäudes nur bezüglich der Bebauungstiefe beein-

---

[2]) z. T. infolge Auswirkung der feuerpolizeil. Bestimmungen (siehe Abschn. III 5).

flußt hat. Die alte Parzellentiefe blieb bei einer Neu-Aufteilung zu Bauzwecken fast immer erhalten; jedoch fanden oft Abänderungen der Tiefenverhältnisse statt, wenn die landwirtschaftlichen Gewanne in kleinere Baublocks aufgeteilt wurden.

2. Offene und geschlossene Bauweise.

Im alten Duisburg war die offene Bauweise weit verbreitet, da die Blocks innerhalb der Mauern recht weitläufig bebaut und viele Gärten vorhanden waren [3]). Erst mit dem Schwinden der landwirtschaftlichen Betätigung und dem Aufschwung der Industrie im 18. Jahrhundert fand infolge der zunehmenden Bevölkerung eine immer dichtere Bebauung statt, so daß bei Ausdehnung der Bebauung auf die außerhalb der Stadtmauer liegenden Gebiete die alte Stadt kaum noch Gärten und wenig freie Plätze aufwies. Die Bebauung im Erweiterungsgebiet erfolgte anfangs durchweg in geschlossener Form. Die Wallstraßen und die anstoßenden Straßen sind mit Reihenhäusern besetzt worden. Erst in späteren Jahren baute man Wohnhäuser für die wohlhabendere Bevölkerung in offener Bauweise, so an der Düsseldorferstraße und in der Nähe des Kaiserbergs. Für diese Gebiete ist durch die Bauordnung von 1901 mit Rücksicht auf die vorhandenen Ansätze zur offenen Bebauung diese vorgeschrieben worden.

Auch in anderen Stadtgebieten findet man ab und zu Häuser, die in offener Bauweise errichtet sind. Es sind dies fast immer villenartige Familienhäuser wohlhabender Bürger (Lutherstraße, Mülheimerstraße u. a.). Im allgemeinen ist die offene Bauweise in Duisburg recht wenig angewendet worden.

Arbeiterwohnstraßen mit offener Bebauung hat die gemeinnützige Aktienbaugesellschaft geschaffen. Die von dieser Gesellschaft errichteten Häuser sind kleine 1½- bis 2-stöckige Einfamiliendoppel-Häuser mit Stallanbauten, die von Gärten umgeben sind. Die Industrie dagegen baute ihre Arbeiterhäuser in geschlossener Form.

---

[3]) vgl. Averdunk-Ring: Geschichte der Stadt Duisburg. Essen 1927. S. 52. „Der etwa 32 ha große ummauerte Stadtbezirk war außerordentlich weitläufig bebaut. Der größere Teil war Gartenland."
Ein Stadtplan aus den 1870er Jahren zeigt innerhalb der Mauern noch eine Reihe unbebauter Grundstücke, so in der Gegend des Fr.-Wilhelmplatzes, an der Münzstr. und im Öderich.

3. Hausformen der verschiedenen Bevölkerungsklassen.

Das im alten Duisburg übliche Kleinhaus wird während der Stadterweiterung auf die Außengebiete übernommen. Für die bessergestellte Bevölkerung wird meist das zweistöckige Fünffensterhaus mit Mitteleingang gebaut, während die wenigerbemittelten Kreise kleine Dreifensterhäuser bewohnen. Die in den ersten Jahrzehnten der Stadterweiterungszeit (1850—1875) entstehenden Häuser sind bis auf den oft in kleinem Anbau befindlichen Abort ohne Anbauten und haben nur zwei Stockwerke, obwohl die Bauordnung von 1862 die Errichtung von vier Stockwerken gestattete. Von dieser Möglichkeit ist nie Gebrauch gemacht worden. Ein drittes Stockwerk ist nur ganz selten errichtet worden und auch dieses fast nur als Halbgeschoß.

Zu Beginn der 1880er Jahre nimmt der Kleinhausbau stark ab und das Großhaus wird üblich. Eine Vergrößerung des Haustyps findet in zwei Richtungen statt. Einmal wird jetzt das dritte Stockwerk die Regel, und dann findet eine stärkere Bauparzellen-Ausnutzung durch Errichtung von Anbauten statt. Das so entstehende Miethaus wird sowohl als Arbeiter- als auch als Mittelstand-Wohnhaus gebaut. Ein Unterschied besteht nur darin, daß man beim Mittelstandhaus in den Anbau selten mehr als ein Zimmer (meist als Küche benutzt) bringt, während im Arbeiter-Miethaus der zwei- bis dreizimmerige Anbau in der Regel als selbständige Wohnung dient. In diesen Jahren werden auch an ältere Häuser oft Hintergebäude angebaut.

Für Mittelstandswohnungen hat sich das dreistöckige Anbauhaus nicht bewährt. Es ist nach der Jahrhundertwende kaum noch für diesen Zweck gebaut worden, und für manche Anbauhäuser, die ursprünglich zu dem Zweck errichtet waren, dem Mittelstand Wohnungen zu bieten, haben sich solche Mieter gar nicht gefunden. Die Häuser sind z. T. gleich nach der Fertigstellung von Arbeitern bezogen worden. Hier spricht allerdings auch der seit 1885 immer wieder auftretende Mangel an Arbeiterhäusern mit, dem sehr oft ein Überfluß an mittleren Wohnungen gegenüberstand. Als Mittelstands-Wohnung wurde vor dem Kriege das abgeschlossene Stockwerk bevorzugt, das keine größeren Anbauten zuläßt.

Auch beim Arbeiterhaus läßt nach 1900 die Errichtung von Anbauten immer mehr nach. So ist z. B. in den neueren Arbeiterwohnstraßen in Neudorf das Anbauhaus recht selten. Überhaupt ist das Anbauhaus für Duisburg nicht das normale Arbeiter-Wohnhaus. Der

Anbau ist die Regel bei den in den 1880er und in der ersten Hälfte der 1890er Jahre errichteten Häusern und auch hier nur dort, wo es die Parzellentiefe zuläßt. Viel häufiger als der tiefe Anbau mit drei Zimmern ist ein einzimmeriger Anbau, der oft nur ein Stock hoch ist[4]) bei neueren Arbeiterhäusern springt nur das Treppenhaus, die Aborte oder die Küche (fast immer 1,40 m) über die Rückfront vor und bildet so die Seitenwand zu einem einfachen Küchenbalkon, der seit 1900 weit verbreitet ist und von der Bevölkerung als Abstellraum und Aufbewahrungsort für Speisen sehr geschätzt wird. Es findet also in Duisburg um 1900 unabhängig von äußeren Einflüssen (wie z. B. Bauordnung, Parzellengröße) eine Verbesserung des Grundrisses des Arbeiterwohnhauses statt.

Die Zahl der Stockwerke beim Arbeiterhaus beträgt meist drei bis drei und ein halb. Vier Stockwerke sind nur in der Altstadt und an den breiten Verkehrsstraßen gestattet, also in der Hauptsache für Geschäftshäuser. Bei Arbeiterwohnstraßen ergeben sich bei Berücksichtigung der üblichen Straßenbreiten, der baupolizeilich vorgeschriebenen Mindeststockwerkhöhen und bei dem vorgeschriebenen Verhältnis zwischen Straßenbreite und Gebäudehöhe regelmäßig drei Stockwerke.

Ein grundlegender Unterschied zwischen Arbeiter- und Mittelstandshaus hat in Duisburg eigentlich nie bestanden. Im Grundriß sind sich die Häuser der verschiedenen Bevölkerungsklassen immer ähnlich gewesen, nur war die Anordnung der Wohnungen innerhalb des Hauses, die Ausstattung der Räume und des Treppenhauses sowie der Schauseite verschieden. Es ergaben sich bei den vielen untersuchten Grundrissen immer wieder dieselben Maße, ganz gleichgültig, welche Bewohner das Haus hatte, oder in welchem Viertel es lag. Die wichtigsten sind:

Breite des Hausflurs 1,20—1,40 m,
Breite des Treppenhauses 2,20—2,40 m,
Tiefe des Küchenbalkon 1,40 m,
Breite der Stockwerkflure 1,10—1,20 m.

Es ist dies auf den in Duisburg vorherrschenden Warenbau zurückzuführen. Der Unternehmer baute immer wieder die bewährten,

[4]) Die Bauordnung von 1881/1894 verlangte außer bei einstöckigen Anbauten eine 3 m breite Durchfahrt durch das Hauptgebäude zu Feuerlöschzwecken. (Vgl. S. 98). Da diese Bauordnung von 1881 bis 1900 gegolten hat, also 19 Jahre, und in einer Zeit, wo die Baupolizei auf Einhaltung der baupolizeilichen Bestimmungen sah, ist dies mit ein Grund, daß vorwiegend einstöckige Anbauten entstanden. Besonders ist dies dort der Fall, wo der Anbau erst später zur Vergrößerung des Hauses hergestellt wurde und eine Durchfahrt nicht vorhanden war.

marktgängigen Typen. Die einzelnen Bauperioden haben gleichmäßig Einfluß auf die Wohnhäuser aller Bevölkerungsschichten gehabt. Folgende Zeitabschnitte sind zu unterscheiden:

1. 1860—1875. Vorherrschen des 2- bis 2½-stöckigen Kleinhauses. Drei- oder Fünffensterhaus, bei letzterem Treppe in der Mitte des Hauses.

2. 1875—1900. Miethaus; 3- bis 4-Fensterhaus mit Seiteneingang, 3-, bei Eckhäusern 4-stöckig. Anbauten bis zu drei Zimmer Tiefe, meist in Höhe des Hauptbaues. Seitlicher Eingang. Infolge der tiefen Anbauten ist ein Abschluß der Etagen nicht möglich.

3. Nach 1900. Miethaus auch vier- und fünffenstrig; meist seitliche Treppenanlage, mit kleinen oder ohne Anbauten; oft Balkon an der Rückseite, 3—3½-stöckig. Abgeschlossene Stockwerke bzw. Stockwerkflure.

4. Seit 1905 Zunahme des Kleinhausbaues.

Die letzte Periode des Kleinhausbaues wurde durch den Krieg unterbrochen, ehe sie sich voll auswirken konnte.

4. Hausgrundrisse, Wohnungsteilung, Stockwerksteilung.

Alle Häuser, die in der Stadterweiterungszeit des vorigen Jahrhunderts entstanden sind, lassen sich auf zwei Haustypen zurückführen, und zwar auf das Dreifensterhaus mit seitlicher Treppenanlage und auf das Fünffensterhaus mit zentraler Treppenanlage. (Vgl. S. 91 Abb. 1 u. 2.)

Während das Zwei- und Dreifensterhaus schon für das mittelalterliche Duisburg nachzuweisen ist, taucht das Fünffensterhaus erst zu Beginn des 19. Jahrhunderts in Duisburg auf. Woher dieser Haustyp stammt, ist nicht einwandfrei nachzuweisen. Vielleicht ist es eine Weiterbildung des bodenständigen Bauernhauses, wie man es heute noch vereinzelt im Stadtteil Düssern findet. Diese Bauernhäuser, die in offener Bauweise errichtet worden sind, haben den Flur in der Mitte des Hauses und rechts und links neben der Haustür meist je zwei, seltener je ein Fenster. (So z. B. die Kolonistenhäuser aus der Zeit um 1770; vgl. historischer Teil.) Fast immer sind sie einstöckig. Der Stall ist bei diesem Haustyp in einem Anbau untergebracht, der heute oft auch als Werkstatt, Waschküche usw. benutzt wird. (Vgl. S. 95 Abb. 7.) Diese Bauernhäuser mit Mitteleingang findet man vielfach im bergischen Land, von woher dieser

Haustyp wohl auch gekommen ist, zumal zwischen Duisburg und diesen Gegenden ein reger Handelsverkehr bestand. Diese Häuser haben regelmäßig den Eingang und die Treppenanlage in der Mitte. Möglich ist es aber auch, daß dieses Fünffensterhaus auf das alte Dreifensterhaus zurückzuführen ist. Das Dreifensterhaus im mittelalterlichen Duisburg war kein Reihenhaus. Es stand frei, da rechts und links oft bis zu 2 m breite Zufahrtstraßen zum Hinterland hinführten, das damals noch landwirtschaftlich ausgenutzt wurde. Bei zunehmender Bevölkerungsdichte und immer stärkerem Knappwerden der Baustellen innerhalb der Stadtmauern, überbaute man vielfach diese Zufahrtsgassen. Das Hinterland blieb durch eine allen Anliegern gemeinsame Gasse aufgeschlossen. Solche Überbauungen finden sich schon vereinzelt auf der Stadtkarte des Corputius (1565). Die Treppenanlage des alten Hauses rückt durch diese Erbreiterung in die Mitte. Das so entstehende Haus bildet eine Verdoppelung des alten Dreifensterhauses. (Vgl. Eberstadt: Rheinische Wohnverhältnisse, Jena 1903, S. 50.) Jedoch gestattete die geringe Breite des Zufahrtweges oft nur eine Verbreiterung um ein Fenster. (Vierfensterhaus.) Ein typisches Haus dieser Art steht in Duisburg an der der Niederstraße gegenüber der Johanniskirche. Durch die Überbauung der Seitengasse wure es zum unsymmetrischen 4-Fensterhaus.

Das Fünffensterhaus mit zentraler Treppenanlage bildet zu Beginn der Stadterweiterung um 1860 den Eigenhaustyp des wohlhabenden Bürgers. Es ist deshalb besonders häufig in den Gebieten zu finden, die zuerst bebaut wurden (z. B. Am Stapeltor, Sonnenwall, Kuhlenwall u. a.). In späteren Jahren (nach 1880) wird diese Hausform seltener. Der Wohlhabende zieht jetzt ein in offener Bauweise errichtetes villenartiges Haus vor, und der Mittelstand bezieht die Stockwerkwohnung im Mittelstandsmietshaus. Als Miethaus aber — sowohl für den Mittelstand als für die Arbeiterbevölkerung — wurden Fünffensterhäuser mit Mitteleingang und zentraler Treppenanlage kaum gebaut. Je mehr also das Mietshaus überhand nimmt (beginnend um 1880), verschwindet das alte Fünffensterhaus. Dies ist in erster Linie darauf zurückzuführen, daß die Anlage eines Anbaus bei diesem Hause sehr schwierig war. Die im Erweiterungsgebiet vorhandenen tiefen Bauparzellen veranlaßten die Baulustigen, eine möglichst tiefe Bebauung durchzuführen. Der Anschluß des so entstehenden Anbaus an das Haupthaus war beim Fünffensterhaus sehr schwierig. Da das Treppenhaus des Vorderhauses in der Mitte lag, und der tiefe Anbau nur im Anschluß an dieses aufzuführen war, hätte dieser Anbau beim Fünffensterhaus den Hof in zwei Teile geteilt. Eine An-

lehnung an die Form des Anbaus, wie sie bei dem in offener Bauweise errichteten ländlichen Haus mit Mitteleingang üblich war (S. 95, Abb. 7), kam für dieses Haus, das ja jetzt Reihenhaus war, nicht in Frage, da die Belichtung eines Hinterzimmers unmöglich geworden wäre. Der seitliche Anbau hätte nur im Anschluß an ein Zimmer angebracht werden können. Bei einem tieferen Anbau, z. B. bei einem Zwei-Zimmer-Anbau, wären dann vier hintereinanderliegende Zimmer entstanden, eine Anordnung, die für das Duisburger Miethaus, in dem die Zwei- und Dreizimmer-Wohnung die Regel ist, höchst unpraktisch war. Neu errichtet wurden also solche Häuser seit 1880 sehr wenig. Die bestehenden Häuser wurden vielfach durch einen einzimmerigen Anbau vergrößert, der fast immer als Küche benutzt wurde. Auch die Abortanlagen wurden in den 1880er Jahren meist in einen Anbau verlegt. Sie waren in früheren Jahren getrennt vom Haus auf dem Hof untergebracht. (S. 92 Abb. 3.)

Viele der alten Fünffensterhäuser werden in den 1880er Jahren an Arbeiter vermietet. Um den Boden besser auszunutzen, legte man jetzt dort, wo es die Grundstückstiefe erlaubte, vom Haupthause getrennte Hintergebäude an. Diese enthielten in jedem Stockwerk zwei Zimmer. Oft wurde das Erdgeschoß als Werkstätte benutzt, während die Räume im ersten Stock Gesellenschlafräume waren. Der ursprünglich zur landwirtschaftlichen Benutzung des Hinterlandes geschaffene Durchgang im Erdgeschoß des Vorderhauses erleichterte den Zugang zum Hinterhaus.

Von viel größerer Bedeutung für die Stadterweiterung ist das alte Dreifensterhaus gewesen. Dieser Haustyp hat sich unter verschiedenen Einflüssen im Laufe der Jahre geändert. Im wesentlichen entstehen die Grundrißänderungen durch das Bestreben, die tiefen Parzellen für die Bebauung besser auszunutzen. Dies führte beim Miethaus zum schmalen, tiefen Anbau von zwei, seltener drei Zimmern. (S. 93, Abb. 5.) Die seitliche Lage des Treppenhauses ermöglichte den günstigen Anschluß der Anbauten an das Haupthaus und die Durchführung einer guten Stockwerkteilung. Die Aborte wurden an den Durchgang zum Anbau angebracht, so daß sie von den Wohnungen bequem zu erreichen waren und doch keine direkte Verbindung mit den Wohnräumen bestand.

Die Schwierigkeiten, die der Anschluß des Anbaus an das Treppenhaus machte, hat man auf drei verschiedene Arten zu lösen gesucht. Die erste Art ist die, die Treppe ohne Absatz gleich ins nächste Stockwerk zu führen. Es wurde daneben ein unmittelbarer Durchgang zum Anbau freigelassen. So lagen Vorderhaus und Anbau

in einer Höhe, jedoch erhielt man oft recht steile Treppen. Die zweite Lösung bestand darin, die Zimmer im Anbau an den Treppenabsatz anzuschließen, so daß die Stockwerke des Hauptgebäudes und des Anbaus in verschiedener Höhe liegen. Die dritte Art des Anschlusses besteht darin, für den Anbau vom Treppenabsatz der Haupttreppe an eine besondere Treppe bis in die Höhe des Vorderhaus-Stockwerkes hinaufzuführen. Im Erdgeschoß bleibt neben der Treppe ein Gang, der zum Anbau führt. Die gebräuchlichste von den drei Möglichkeiten ist die erste.

Neben der Ausbildung des Anbaus trat auch eine Veränderung des Vordergebäudes ein. Wo die Breite der Baustellen es erlaubte, entstand ein Vier- oder Fünffensterhaus, ohne daß man außer der Hinzufügung zweier neuer Zimmer den alten Grundriß veränderte. Die seitliche Treppenanlage blieb bestehen; nur erhielt das Haus in der Breite nach der Straße hin und nach hinten je zwei Zimmer mit zwei Fenstern. Zur besseren Stockwerkteilung führte man bei diesen Häusern den Stockwerkflur ein. (S. 94, Abb. 6.) Soweit festzustellen war, entstanden solche Häuser zuerst dort, wo bei der Bauparzellierung eines großen Grundstückes eine Restparzelle von größerer Breite übrig blieb. Um 1900 ist dieser Haustyp weitverbreitet. Dieses Fünffensterhaus mit seitlicher Treppenanlage ist aus dem Dreifensterhaus in den 1890er Jahren entstanden und steht zu dem alten Fünffensterhaus mit zentraler Treppenanlage in keiner Beziehung.

Beim Mittelstands-Miethaus war der Anbau unbeliebt, da durch ihn die Wohnräume eines Stockwerks auseinandergezogen wurden. Kommen hier Anbauten vor, so dienen sie nicht zu Wohnzwecken, sondern nur als Bad, Küche usw. und stehen in direkter Verbindung mit den Wohnräumen. Um die Baustellentiefe auch hier mehr auszunutzen und doch das abgeschlossene Stockwerk beizubehalten, brachte man bei diesen Häusern oft das Treppenhaus in eine der Straße gleichlaufenden Lage in die Mitte des Hauses. (S. 92, Abb. 4.) Man gewann so den Raum für ein Hinterzimmer. Die Beleuchtung des Treppenhauses geschieht dann durch Oberlichter oder Lichtschächte (z. B. Falkstraße, Prinzenstraße).

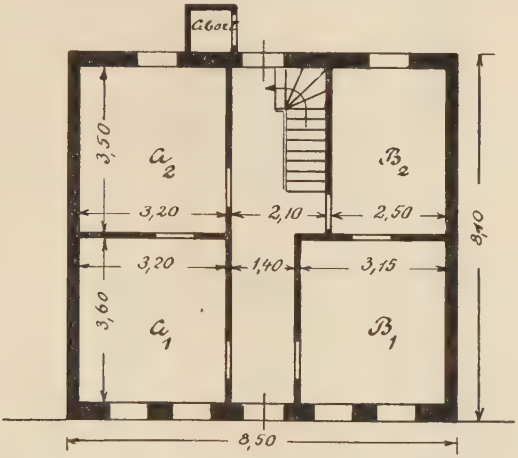
Die Stockwerk- und Zimmerteilung ändert sich in den verschiedenen Häusern je nach den Einkommensverhältnissen ihrer Bewohner. Das Fünffensterhaus im Oderich — dem ältesten Erweiterungsgebiet —, das ursprünglich als Eigenhaus gebaut war, wurde nach 1880 zum Stockwerkmiethaus für Arbeiter. Die ehemaligen Einwohner, die das ganze Haus bewohnt hatten, zogen in die Außenviertel. Die neu Einziehenden konnten meist nur die Miete für zwei

bis drei Zimmer bezahlen, so daß die zusammenhängenden Räume des Hauses auch noch innerhalb desselben Stockwerks untergeteilt werden mußten. Die Regel ist, daß die Arbeiterfamilie zwei zusammenhängende Zimmer in einem der ausgebauten Stockwerke mietete und dazu noch einen Dachraum nahm. Die Querlüftung der Räume in den ausgebauten Stockwerken war möglich, da die Räume einer Wohnung immer hintereinander auf der einen Seite des Hausganges lagen. War die Familie klein, so leistete sie sich eine „gute Stube" und benutzte das Dachzimmer als Schlafraum. War die Familie größer, so wurde der Dachraum Schlafzimmer der Kinder und das Zimmer neben der Küche Schlafraum der Eltern. In der Küche hielt sich die Familie am Tage auf. Kleine Familien hatten oft auch nur zwei Räume. Auf diese Art wurden in dem immer zweistöckigen Fünffensterhaus 4, selten 5 Familien untergebracht. Im zweistöckigen anbaulosen Dreifensterhaus wohnten selten mehr als drei Familien. Als die Breite dieses Hauses größer wurde, und das Geschoß (ohne Anbau) vier Zimmer hatte, teilte man das Stockwerk in zwei Wohnungen. Der später hinzukommende Stockwerksflur erleichterte diese Teilung. So entstanden im Vordergebäude zwei Wohnungen mit je zwei Zimmern in jedem Stock. Der Anbau schuf mit zwei manchmal drei Zimmern nochmals Raum für eine Familie, so daß in dem großen Vier- und Fünffensterhaus mit Anbau (und seitlicher Treppenanlage) in jedem Geschoß drei Familien in 6—7 Zimmern wohnten. Eine Querlüftung ist hier in Vorder- und Anbauwohnungen immer ausgeschlossen. Auch hier werden Dachzimmer, wenn es die Bauordnung zuläßt, als Schlafräume benutzt, oft auch für Quartiergänger. Im großen Arbeitermiethaus, das 3—4 Stockwerke enthält, wohnen dann 8—10 Familien.

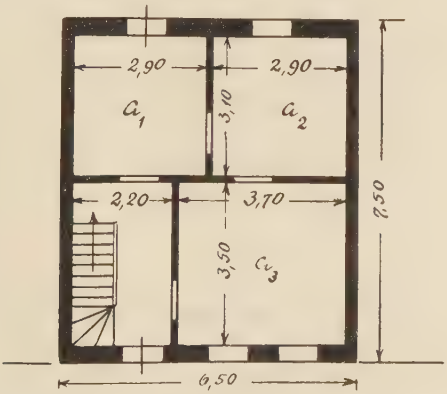
Zwei- und Dreizimmerwohnungen mit eignem Zugang gibt es in Duisburger Wohnhäusern nicht. Immer besteht ein gemeinsamer Flur, der von mehreren Mietern — auch oft innerhalb eines Stockwerks — benutzt wird. Ebenso sind die Aborte gemeinsam; bei zwei Familien in einem Stockwerk besteht meist nur einer, bei drei Familien gibt es zwei. Die Zimmer einer Wohnung liegen jedoch — mit Ausnahme der Dachkammern — nicht durcheinander. Eine Querlüftung ist nur bei den Kleinwohnungen im Fünffensterhaus mit Mitteleingang möglich. Bei den Zwei- und Dreizimmerwohnungen im Drei-, Vier- und Fünffensterhaus mit Seiteneingang besteht die Möglichkeit einer Querlüftung nicht.

Dachwohnungen sind in Duisburg sehr selten. Dachräume werden — soweit sie überhaupt als Wohnräume benutzt werden dür-

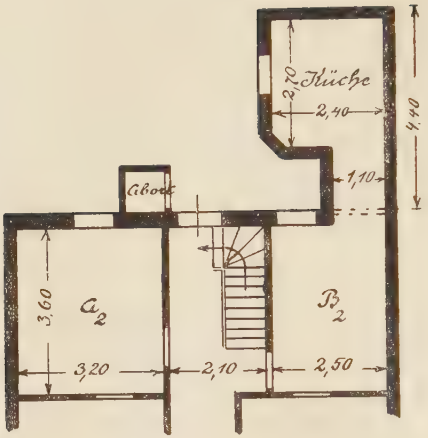
fen — fast immer von den in den ausgebauten Stockwerken wohnenden Familien als Schlafräume für Kinder oder Quartiergänger benutzt. Oft dienen sie auch nur als Vorratsräume. Kellerwohnungen müssen nach der Bauordnung 50 cm über den sie umgebenden Erdboden hervorragen und ihr Fußboden muß 30 cm über dem höchsten Duisburger Pegelstand liegen. Kellerräume, die diese Anforderungen erfüllen, sind selten. Im Stadtteil Kaßlerfeld gab es um 1900 einige wenige Kellerwohnungen. In anderen Stadtteilen waren bewohnte Kellerräume nicht festzustellen.



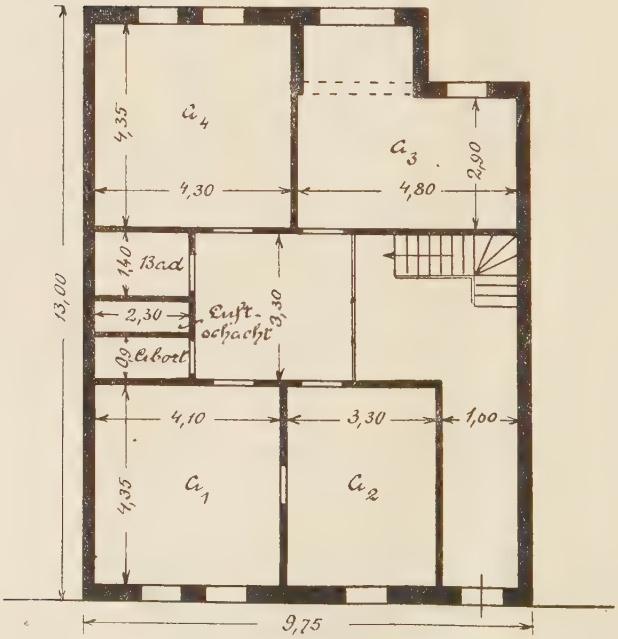
1. Fünffensterhaus aus dem ersten Jahrzehnt der Stadterweiterung bis 1870. Zentrale Treppenanlage.



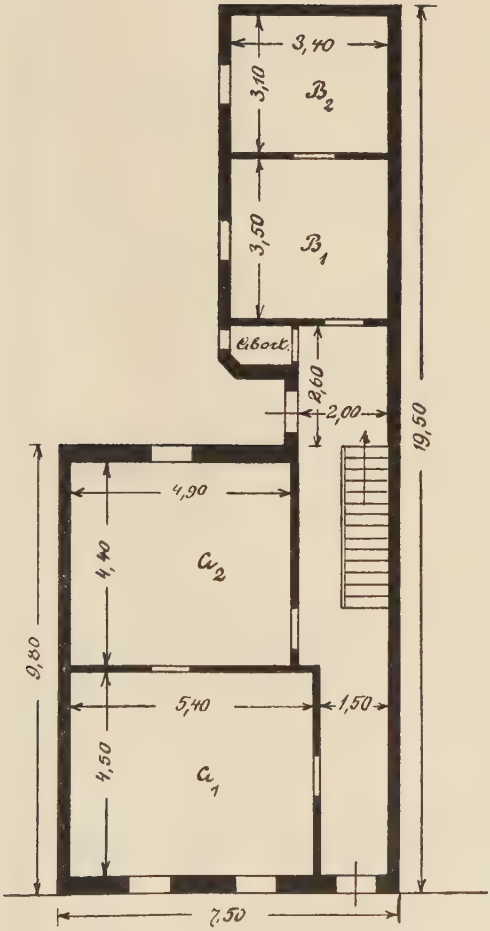
2. Dreifensterhaus aus dem ersten Jahrzehnt der Stadterweiterung bis 1870.



3. Fünffensterhaus mit Küchenanbau.
(Haupthaus wie Nr. 1.)

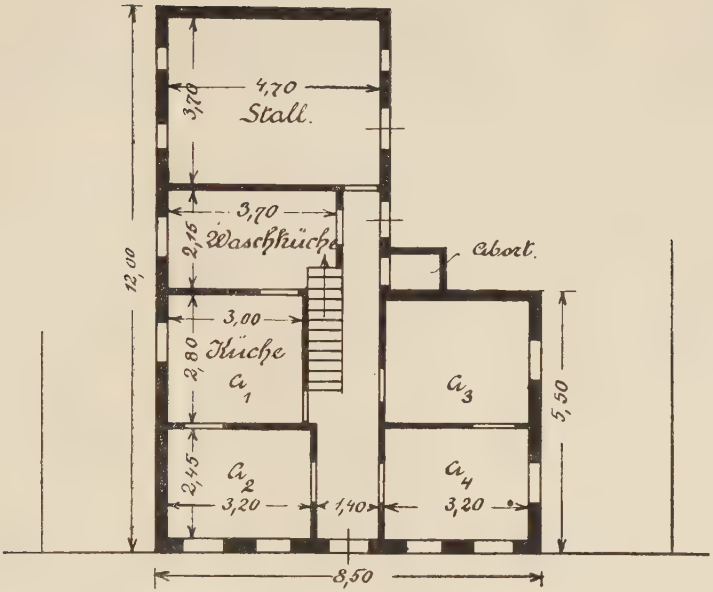


4. Miethaus mit abgeschlossener Vierzimmerwohnung.
Treppenanlage parallel der Hausfront.



5. Dreifensterhaus mit Anbau.

6. Fünffensterhaus mit seitlicher Treppenanlage und Anbau.



7. Ländliches Fünffensterhaus, einstöckig, mit Stallanbau.

Eine Unterteilung der Zimmer ist in Duisburg ursprünglich nicht üblich gewesen. Eingeführt wurde sie seit 1900 durch die Maßnahmen der Wohnungsrevision. Um eine Trennung der Geschlechter in den Schlafräumen vornehmen zu können, sind — besonders in den alten Arbeiterquartieren, in denen die ärmste Bevölkerungsschicht wohnt, — auf Veranlassung der Revisionsbeamten Abschläge eingerichtet worden. Eine größere Ausdehnung hat aber diese Einrichtung nicht gewonnen.

5. Bau-Ordnungen.

Die älteste Bauordnung für Duisburg stammt aus dem Jahre 1862. Sie war gültig für das Erweiterungsgebiet südöstlich und südwestlich der Stadt, das durch den Bebauungsplan von 1850 aufgeschlossen worden war. Die Vororte Hochfeld und Neudorf, die in dieser Zeit sich auszudehnen begannen, blieben unberücksichtigt. Die Bauordnung enthält in der Hauptsache Bestimmungen über die Feuersicherheit und Standfestigkeit der Gebäude und Vorschriften über Einhaltung der

Baufluchtlinie und die Anlage von Bürgersteigen. Der Fachwerksbau ist gestattet, wenn das Gebäude einen massiven Unterbau erhält. Bestimmungen über die Grundstücksausnutzung und Größe des Hofraums fehlen. Die Vorschriften über die Gebäudehöhe gestatten die Errichtung von vier Stockwerken. Wollte jemand noch höher bauen, so konnte die Baupolizei Ausnahmen gestatten.

Diese gänzlich unzureichende Bauordnung zeigt deutlich den Einfluß des liberalen Zeitalters auf die Regelung des Bauwesens. Es wurden keinerlei wohnungspolitische Anforderungen an die Bauenden gestellt, sondern man beschränkte sich rein darauf, technische Bestimmungen zu erlassen, die die Feuersicherheit und die Standfestigkeit der Gebäude betrafen, im übrigen aber die Baufreiheit möglichst unangetastet ließen. Selbst Bestimmungen über die hygienische Beschaffenheit der Wohnungen (Anbringung und Größe der Fenster, Lüftbarkeit usw.) fehlen völlig. Daß die Auswüchse im Bauwesen in dieser Zeit stärkster Bautätigkeit keinen allzu großen Umfang annahmen, ist im wesentlichen darauf zurückzuführen, daß die Baulustigen sich bei ihren Neubauten fast immer nach den überkommenen, guten Hausformen richteten und die Baufreiheit nicht voll ausnutzten. Die Überlieferung trat z. T. hier an die Stelle einer guten Bauordnung. Jedoch sieht man an den kleinen Häusern im Stadtteil Öderich, die in jener Zeit gebaut wurden, daß auch das Anlehnen an die Überlieferung nicht nur günstige Ergebnisse brachte. Hier baute man zwar in den alten Hausformen, gleichzeitig aber auch mit genau so kleinen Höfen, mit denselben engen Fluren, niedrigen Zimmern, kleinen und wenigen Fenstern, unhygienischen Aborten, wie sie bei den oft Jahrhunderte älteren Altstadthäusern zu finden sind. Die gesundheitlichen Schädigungen, die dieses Bauen besonders im Überschwemmungsjahr 1883 für die Bevölkerung mit sich brachte, sind in Kapitel II, 9 und II, 13 geschildert. Aber auch im Erweiterungsgebiet vor der Stadt entstanden in Anlehnung an die alten Vorbilder vereinzelt recht ungünstige Kleinhäuser.

Außer Kraft gesetzt wurde diese Bauordnung durch eine neue im Jahre 1873, die trotz gewisser Fortschritte gegenüber der Vorhergehenden noch höchst unzureichend ist. Auch diese Bauordnung enthält eingehende Bestimmungen über Standfestigkeit und Feuersicherheit der Gebäude. Daneben finden sich doch jetzt auch Vorschriften sanitärer Art, z. B. über die Durchlüftbarkeit der Zimmer (Anbringung von Fenstern), über die Raumhöhen und über die Anlage von Aborten und Abortgruben.

Die Gebäudehöhen werden folgendermaßen festgesetzt. Bei Straßen unter 10 m Breite dürfen die Gebäude 10 m hoch sein, bei einer größeren Straßenbreite darf die Gebäudehöhe $1^1/_4$ der Straßenbreite betragen. Die Grundstücksausnutzung wird auch in dieser Bauordnung noch nicht geregelt. Verlangt wird nur ein Hofraum von 50 qm.

Die Bauordnung von 1881, die der von 1873 folgt, weicht wesentlich von den beiden älteren Bauordnungen ab. Einmal ist diese zurückzuführen auf die Entstehung des Ortsstatuts von 1877 betreffend die Anlegung usw. von Straßen innerhalb des Stadtgebietes. Dadurch schieden die Vorschriften über Offenlegung von Straßen und Abtretung von Straßenland usw. aus der Bauordnung aus und wurden gesondert behandelt. Dann ist für die neue Bauordnung der Beginn der Anpassung der Bauvorschriften an die ortsübliche Bauweise festzustellen. Die älteren Bauordnungen hatten auf die besonderen Bedürfnisse der heimischen Bauart wenig Rücksicht genommen. Sie ergingen sich oft in Bestimmungen, die die tatsächlichen Verhältnisse außer Acht ließen. So ist z. B. die in der Bauordnung von 1862 gestattete Gebäudehöhe von vier Stockwerken für Duisburg vollkommen bedeutungslos geblieben. Vierstöckige Häuser gab es damals in Duisburg nicht, und eine derartige Stockwerkshäufung lag den Baulustigen völlig fern, so daß auch während der Gültigkeitsdauer dieser Bauordnung kein vierstöckiges Haus errichtet wurde. Daß solche Bestimmungen in die Duisburger Bauordnung hineinkamen, ist darauf zurückzuführen, daß der Verwaltung damals fast jede Erfahrung auf diesem Gebiete fehlte. Um überhaupt eine Bauordnung schaffen zu können, zog man die älteren Bauordnungen anderer großer Städte als Vorbilder heran. So sind für die Schaffung der Bauordnung von 1862 u. a. die Bauordnungen von Berlin und Stettin vorbildlich gewesen. Wenn man diese auch nicht wörtlich übernahm, so ist doch ihr Einfluß auf die Duisburger Bauordnung deutlich zu erkennen. Eine Beeinflussung des bodenständigen Haustyps hat durch die älteren Duisburger Bauordnungen nicht stattfinden können, da die Bestimmungen derselben bis auf die Vorschriften, die die Feuersicherheit betrafen, weiten Spielraum zuließen und nie streng gehandhabt worden sind.

Die Bauordnung von 1881 gestattet im § 10 die Errichtung von nur einer Brandmauer von 25 cm Stärke bei aneinanderstoßenden Häusern. Für das in Duisburg übliche Reihenhaus mit schmaler Front bedeutet diese Bestimmung, die nebenbei nichts Neues bringt, sondern aus einer alten rheinischen Gewohnheit entspringt, eine wesentliche

Erleichterung in der Bauausführung. Der Fachwerksbau bleibt auch weiterhin erlaubt; doch spielt er in Duisburg eine ganz untergeordnete Rolle. Nur in den noch landwirtschaftlichen Außengebieten wurde ab und zu in Fachwerk gebaut. Die Errichtung von einstöckigen Anbauten, die in den 70er Jahren immer mehr üblich geworden waren, wird erleichtert durch die Bestimmung, daß für diese Hintergebäude eine Durchfahrt zu Löschzwecken nicht nötig ist. Die Grundstücksausnutzung war sehr hoch; sie wird jetzt im ganzen Stadtgebiet bis zu 75% gestattet. Eine Unterscheidung der Innen- und Außengebiete findet noch nicht statt. Die sanitären Bestimmungen der Bauordnung von 1873 erfahren eine Erweiterung durch die Vorschriften über Dach- und Kellerwohnungen. Dachwohnungen dürfen nicht übereinander, also nur über dem letzten voll ausgebauten Stockwerk liegen; Kellerwohnungen sind nur gestattet, wenn sie 50 cm über dem sie umgebenden Erdboden liegen. Die Vorschriften über die Gebäudehöhen werden dahin abgeändert, daß bei Straßen über 13 m die Gebäudehöhe gleich der Straßenbreite sein darf. Straßen von 8—13 m Breite dürfen mit Gebäuden bis zu 13 m Höhe, solche unter 8 m nur bis zu 10 m Höhe bebaut werden. Die Bestimmungen über die Raumhöhen bleiben dieselben wie die in der Bauordnung von 1873. (Bei Neubauten 3,15 m; bei Umbauten 2,30 m.)

Im übrigen enthält die Bauordnung von 1881 ausführliche Bestimmungen über die Bauausführung im Interesse der Feuersicherheit und Standfestigkeit, sowie Vorschriften über die Handhabung des Baukonzessionswesens und die Überwachung der Bauausführung. Sie ist also zum großen Teil rein technisch eingestellt. Eine Unterscheidung der Gebäudehöhen und Bebauungsdichte für einzelne Straßen oder einzelne Stadtbezirke, sowie Bestimmungen, die den Hausgrundriß oder die Anordnung der Wohnungen direkt beeinflussen, fehlen.

Die folgende Bauordnung aus dem Jahre 1894 deckt sich in ihrem Inhalt fast ganz mit der vorhergehenden. Nur aus formellen Gründen mußte diese noch einmal veröffentlicht werden.

Die Bauordnung von 1900 weicht von der gleichmäßigen Behandlung der Gesamtstadt bezüglich der Art der Bebauung ab. Sie enthält die ersten Vorschriften über die Errichtung von Zweckvierteln. In einigen Außenvierteln der Stadt wird teils offene Bebauung vorgeschrieben, teils nur die Gebäudehöhe auf 3½ Stockwerke begrenzt. (Vgl. S. 47.) Der Entwicklung der Altstadt zur Geschäftsstadt wird dadurch Rechnung getragen, daß man hier trotz der engen Straßen eine verhältnismäßig hohe Bebauung zuläßt. Straßen von 7½—9 m

Breite dürfen mit Gebäuden bebaut werden, die 13—15½ m hoch sind. Die Grundstücke an den in geschlossener Bauweise zu bebauenden Straßen der Wohnviertel außerhalb der Zweckstraßen, an welchen nur halbe Ausnutzung gestattet ist, dürfen bis zu $^2/_3$ ausgenutzt werden. Im Gebiet der offenen Bauweise ist die Grundstücksausnutzung noch geringer. Für die Hofflächen, die Vorgärten und die Abstände von den Nachbargebäuden sind feste Maße vorgeschrieben ohne Rücksicht auf die Parzellengröße. Im übrigen Stadtgebiet ist die Überbauung der Parzellen bis zu $^3/_4$ der Gesamtfläche gestattet. Für die Altstadt können Ausnahmen bewilligt werden, doch ist die Mindesthofgröße 6×6 m. Kleinere Hofräume sind gestattet, wenn die Höfe zweier nebeneinanderliegender Grundstücke so vereinigt werden, daß sie eine Gesamtbreite von 6 m haben und wenn diese Zusammenlegung der Stadt gegenüber durch Grundbucheintragung dauernd gesichert wird. Obwohl diese Erleichterung ursprünglich nur für die Bauten in der Altstadt gedacht war, ist sie doch auch vereinzelt in dem Erweiterungsgebiet gewährt worden, wenn ein Unternehmer zwei angrenzende Parzellen gleichzeitig mit einem Doppelhaus bebaute. (Vgl. Fußnote S. 109).

Die Bestimmungen über die Zugänglichkeit der Anbauten für Feuerlöschgeräte sind mit Rücksicht auf die in jenen Jahren häufigen Anbauten abgeändert worden. Seiten- und Hintergebäude, die mit dem Hauptgebäude direkt verbunden sind, kein besonderes Treppenhaus haben und nicht über 5 m tief sind, brauchen keine Durchfahrt für Feuerlöschgeräte. Findet eine Bebauung mit mehrgeschossigen, massiven Gebäuden nur bis zu 20 m Tiefe von der Baufluchtlinie an gemessen statt, so ist nur ein grader Gang von 1,30 m Breite erforderlich. Erst bei noch tieferer Bebauung wird eine Durchfahrt von 3 m Breite verlangt.

Die Vorschrift über Anlage von Fenstern wird dahin erweitert, daß jedes Fenster einen freien Raum von 3 m Tiefe nach der Außenseite hin haben muß. Diese Bestimmung betrifft wohl besonders beim Anbauhaus die Fenster, die dem Durchgang zum Anbau zunächst liegen und die oft nur Zugang zu einem schmalen, nur nach einer Seite offenen Luftschacht haben.

Die Vorschriften über Dach- und Kellerwohnungen, über Fachwerksbau usw. bleiben erhalten, wie sie sich schon in den Bauordnungen von 1881/94 finden.

Die Bauordnung von 1911, die letzte vor dem Kriege, baut die Zweckviertelbestimmungen weiter aus und zwar dahin, daß jetzt die gesamte Stadt in sechs Bauklassen eingeteilt wird; für jede Bauklasse

No.	Straße	Baujahr	Baustellengröße in qm	überbaute Fläche in qm	Ausnutzung in %		Gebäudehöhe[5])	Straßenbreite
					Nach der Bauordn. erlaubt	tatsächlich		
1.	Neue Marktstr.	1886	325	162	75	49	13,60	11,30
2.	Güntherstr.	1898	210	122	75	58	13,50	11,50
3.	Schweizerstr.	1901	350	152	50	43	14,85	20,00
4.	Friedensstr.	1908	213	156	66²/₃	73	16,00	12,80
5.	Sternbuschweg	1910	307	122,5	66²/₃	39	15,00	18,00
6.	Hindenburgstr.	1911	285	145	66²/₃	50	16,90	18,00
7.	Hansastr.	1895	352	125	75	35		15,00
8.	Hedwigstr.	1898	132	102	75	77	14,00	11,30
9.	Hindenburgstr.	1904	2217	175	66²/₃	7	13,20	18,00
10.	Brückenstr.	1906	548	148	66²/₃	27	14,90	15,00
11.	Antonienstr.	1906	180	108	66²/₃	60	15,50	15,00
12.	Heerstr.	1891	320	96	75	30	13,00	12,00
13.	Reichsstr.	1897	247	112	75	45	14,10	15,00
14.	Hagemeisterstr.	1898	1549	130	75	8	13,80	15,00
15.	Gärtnerstr.	1898	777	94	75	12	13,65	15,00
16.	Kleverstr.	1905	216	105	66²/₃	48	16,40	12,00
17.	Grabenstr.	1906	220	103	66²/₃	47	13,60	13,20
18.	Albertstr.	1906	221	119	66²/₃	54	15,50	15,00
19.	Eigenstr.	1912	216	108	50	50	13,00	12,00
20.	Freiligrathstr.	1913	296	120	50	40	13,00	16,00

werden verschiedene Anforderungen betreffs Gebäudehöhe und Grundstücks-Ausnutzung gestellt. (Vgl. S. 70.) Die übrigen Bestimmungen weichen nicht wesentlich von denen der Bauordnung von 1900 ab. Die Überbauung der Grundstücke wird jetzt bis zu einer Tiefe von 30 m gestattet, ohne daß eine besondere Durchfahrt gefordert wird. Dies ist wohl in erster Linie auf die Fortschritte in der Feuerlöschtechnik zurückzuführen, da ein Bedürfnis nach so tiefer Bebauung kaum vorhanden war, vielmehr die Errichtung von tiefen Anbauten in jener Zeit stark nachgelassen hatte.

Mit der Einteilung der Stadt in Bauklassen verfolgte die Verwaltung den Zweck, die Bodenpreise innerhalb des Stadtgebietes abzustufen. In einem „Bericht über die Tätigkeit in Wohnungsangelegenheiten“ (Akten der Stadt A. I. 15.) schreibt die Verwaltung hierzu:

„Durch die Abstufung der Bauvorschriften für das Stadtinnere und die Außenbezirke ist außerdem dafür Vorsorge ge-

[5]) nicht immer gleich gemessen, teils bis Mitte Frontaufbau, teils bis First.

vorgeschriebenen Bebauungsgrenzen.

Stockwerkzahl	Über- bzw. Unterschreitung der vorgeschr. Gebäudehöhe	Bodenhandel in der Lage	Besondere Verhältnisse
3	60 cm Überschr.	gering	—
3	50 cm Überschr.	ja	schmale Parzelle (6,60), 2 Zim. — Anbau
3	noch Halbstock mögl.	gering	Zweckviertel, Vorgarten
3	„	ja	2 Zim. — Anbau
3½	voll ausgegnutzt	gering	kein Anbau
4½	Baukl. II. 4 Stockw. gest.	„	2 Zimmer — Anbau
3	nicht feststellbar	gering	1 Zim. — Anbau
3½	1 m Überschr.	ja	schmale Front (7,50), 1 Zim. Anbau, sehr kleine Baustelle
3	voll ausgenutzt	ohne	sehr große Baustelle, Toreinfahrt, gewerbl. Nutzung des Hinterlandes, 2 Zimmer — Anbau
4	nur 3½ Stockw.	gering	große Baustelle, gewerblich genutzt.
4	gestattet	ja	keine Anbauten.
3	voll ausgenutzt	gering	—
3	90 cm Unterschr.	„	—
3	1,20 cm Unterschr.	fehlt	abseits od. in Außenvierteln gelegen, keine Anbauten.
3½	1,35 m Unterschr.	„	
4	nur 3½ gestattet	„	
3½	voll ausgenutzt	gering	schief geschnittene Baust., keine Anb.
4½	1 Stockw. Überschr.	„	2 Zim. — Anb. mit bes. Treppenhaus
3	Baukl. III voll ausgen.	ja	keine Anbauten
3	Baukl. IV voll ausgen.	ja	keine Anbauten

troffen, daß die hohen Bodenpreise aus dem Innenbezirk nicht in die neuen Stadtteile übernommen werden."

Neu sind in dieser Bauordnung auch Bestimmungen, die den Bau von Kleinwohnungen erleichtern sollen. Man wollte den Kleinwohnungsbau dadurch fördern, daß man für Kleinhäuser die Forderungen an die Bauausführung sehr milderte. Von diesen Erleichterungsvorschriften werden nur solche Häuser betroffen, die für nur zwei Familien berechnet sind, und deren Grundfläche 100 qm nicht überschreitet (ausschließlich eines einstöckigen Anbaus von 30 qm); die Höhe darf 8 m nicht überschreiten. Bei diesen Häusern wird die Errichtung von feuersicheren Treppen nicht verlangt. Die Anforderungen an die Treppenbreite werden auf 0,80 m ermäßigt. Wohn- und Schlafräume müssen eine lichte Höhe von nur 2,6 m haben. Holzfachwerkwände sind auch ohne massive innere Verblendung gestattet. Die Errichtung

dieser Häuser als Reihenhäuser ist nicht gestattet. Sie können als Einzel- oder Doppelhäuser gebaut werden, ausnahmsweise auch in Gruppen von nicht mehr als 40 m Frontlänge.

Daß diese Sonderbestimmungen in die Bauordnung aufgenommen wurden, ist auf den Einfluß der gemeinnützigen Aktienbaugesellschaft zurückzuführen, die schon jahrzehntelang ähnliche Häuser auf ihrem Gelände errichtet hatte. Bis 1911 hatte man sich nur dazu verstanden, der Gesellschaft allein mancherlei Erleichterungen betreffs Ausbau ihrer Häuser, Straßenbreite usw. zuzugestehen. Da sich aber in diesen Jahren das Bedürfnis nach Kleinhäusern für Arbeiter und kleine Beamte immer stärker zeigte, wurde es notwendig, die diesem Haustyp entsprechenden Bauvorschriften in die Bauordnung aufzunehmen. Auch die Tätigkeit des Rheinischen Vereins für Kleinwohnungswesen ist nicht ohne Einfluß auf den Erlaß dieser Bestimmungen gewesen.

Die Duisburger Bauordnungen haben in ihren Bestimmungen die freie Entwicklung des Wohnungsbaus recht wenig behindert. Ihre Vorschriften sind nicht so gehalten, daß gewisse Haustypen dadurch ausgeschlossen wurden. Selbst der Bau von Mietskasernen ist durch die Bauordnung nicht unmöglich gemacht.

Jedoch ist eine Stockwerkhäufung über drei (selten vier) Stockwerke hinaus durch die Bauordnungen verhindert worden. Bei den vorgeschriebenen Raumhöhen und den verhältnismäßig geringen Straßenbreiten, von denen wieder die Gesamtgebäudehöhen abhängig gemacht wurden, war eine größere Stockwerkhäufung nicht zulässig, fand auch nicht statt, wenn auch die Baupolizei über kleine Abweichungen hinwegsah. Sehr oft blieb man aber bis zu einem Meter unter der Ausnutzungsgrenze. Demgegenüber standen der Tiefenausnutzung nur die feuerpolizeilichen Vorschriften bzgl. Durchfahrt und die Bestimmungen über Mindeshofgröße entgegen. Die Erfüllung dieser Erfordernisse brachte keine Beschränkung der Ausnutzung großer Parzellen, die die Mietkaserne verhindert haben könnte, mit sich. Trotzdem fand in den allermeisten Fällen eine Grundstücksüberbauung statt, die weit unter dem erlaubten Ausnutzungssatz lag. Hierfür seien im folgenden einige wahllos herausgegriffene Beispiele angeführt.

Die Feststellung, daß in Duisburg die Ausnutzungsmöglichkeiten, die durch die Bauordnung gegeben sind, in den meisten Fällen nicht voll ausgewertet wurden, ist von besonderem Interesse, da sie im Gegensatz steht zu den Feststellungen, die in anderen Städten gemacht wurden. Es drängt sich deshalb die Frage auf, welche besonderen Um-

stände für diese geringe Ausnutzung in Duisburg maßgebend sind. Zur Beantwortung dieser Frage seien im folgenden die Angaben der Tabelle auf 100—101 nach verschiedenen Gesichtspunkten neu gruppiert und kritisch betrachtet.

Kleine Abweichungen von der Ausnutzungsgrenze nach oben oder nach unten sollen im folgenden außer Acht gelassen werden, da derartige Abweichungen meist bautechnische Ursachen haben. Es wird z. B. kein Baumeister dem Dachgeschoß eine vom üblichen abweichende Höhe geben, um das letzte halbe Meter, das bis zur Erreichung der Höhengrenze noch fehlt, auszunutzen. Wo in der Bauordnung die erlaubte Gebäudehöhe in ein Verhältnis zur Straßenbreite gesetzt ist, sind derartige kleine Differenzen nicht zu vermeiden. Solche unwesentlichen Abweichungen bzgl. der Höhe finden wir z. B. bei Haus 14 und 15. Auch bei der Flächenausnutzung macht die Grundrißgestaltung eine volle Ausnutzung oft unmöglich bzw. macht eine Überschreitung der Grenze notwendig.

A. Höhenausnutzung, 19 Fälle.

a) Volle Ausnutzung unter Weglassung kleiner Abweichungen bei 12 Häusern. Die Baujahre dieser Häuser schwanken zwischen 1886 bis 1913, verteilen sich also über den ganzen Beobachtungszeitraum.

b) Unterschreitungen.

1. Schweizerstraße
2. Friedensstraße

c) Überschreitungen.

1. Hindenburgstraße
2. Brückenstraße
3. Antonienstraße
4. Cleverstraße

} mit einem Halbstock

5. Albertstraße — mit einem ganzen Stock.

ad b) Die beiden Unterschreitungen erfolgen bei herrschaftlichen Stockwerkmiethäusern aus den Baujahren 1901 und 1908. Die Unterschreitungen betragen bei dem Haus an der

Schweizerstr.:	7%	=	2,30 m
Friedensstr.:	6%	=	3,20 m

In beiden Fällen wäre unter Berücksichtigung des Raumes für das Dachgebälk usw. nur die Anlage noch eines Halbstocks möglich gewesen. Da es sich um herrschaftliche Häuser handelte, war das Interesse an der Anlage eines solchen Geschosses gering. Durch die Bewohner eines Halbstocks wäre eventuell eine Senkung des Hauscharakters eingetreten, der den Ertrag beeinflußt hätte. Andererseits war bei der geringen Größe des Hauses kein Verwendungszweck für eine Hausmeisterwohnung, für welche sich ein Mansardengeschoß eignen würde, vorhanden.

Bei beiden Häusern ist eine Überschreitung bzw. volle Ausnutzung der Flächenausnutzungsgrenze festzustellen, die den Ausgleich für die nicht volle Ausnutzung der Höhengrenze gibt.

ad c) Bei sämtlichen Häusern, die die Höhengrenze überschreiten, handelt es sich mit Ausnahme des Hauses an der Hindenburgstraße um Arbeiterhäuser bzw. Stockwerkhäuser mit Kleinwohnungen.

Es wird dagegen bei all diesen Häusern die Grundflächenausnutzung beträchtlich unterschritten, und zwar wie folgt:

Straße	Überschr. der Grundfl.-Ausnutzg. in %	Unterschr.	Baujahr
Hindenburgstr.	—	16 2/3	1911
Brückenstr.	—	39 2/3	1906
Cleverstr.	—	18 2/3	1905
Albertstr.	—	12 2/3	1906
Antonienstr.	—	6 2/3	1906

Es sei noch darauf hingewiesen, daß es sich bei diesen fünf Häusern um solche handelt, die in einem ziemlich späten Zeitabschnitt der Stadterweiterung entstanden sind (1905—1911).

B. Grundflächenausnutzung.

Bei einer Neuordnung der Häuser nach der Bedeutung des Bodenhandels in den einzelnen Stadtgebieten ergibt sich folgendes Bild:

1. Lagen ohne Bodenhandel (mit Ausnahme des Erwerbs vom Urbesitzer):

Straße	Baujahr	Über-	Unterschreitung in %
Hagemeisterstr.	1898	—	67
Gärtnerstr.	1898	—	63
Cleverstr.	1905	—	18 2/3
Hindenburgstr.	1904	—	59 2/3

2. Lagen mit geringem Bodenhandel (ohne gewerbsmäßige Spekulation):

a)	Neue Marktstr.	1886	—	16
	Schweizerstr.	1901	—	7
	Sternbuschweg	1910	—	27 2/3
	Hindenburgstr.	1911	—	16 2/3
	Hansastr.	1895	—	40
	Brückenstr.	1906	—	39 2/3

Heerstr.	1891	—	45
Reichsstr.	1897	—	30
Grabenstr.	1906	—	$19^2/_3$
Albertstr.	1906	—	$12^2/_3$

b) Geordnet nach den Baujahren ergibt sich für diese Gruppe 2 folgendes Bild:

Nr.	Baujahr	—	Unterschreitung in %
1.	1886	—	16
2.	1891	—	45
3.	1895	—	40
4.	1897	—	30
5.	1901	—	7
6.	1906	—	$19^2/_3$
7.	1906	—	$12^2/_3$
8.	1906	—	$39^2/_3$
9.	1910	—	$27^2/_3$
10.	1911	—	$16^2/_3$

3. Lagen mit ausgesprochen spekulativem Bodenhandel:

Straße	Baujahr	Unterschreitung in %	Überschreitung in %
Güntherstr.	1898	17	—
Hedwigstr.	1898	—	2
Antonienstr.	1906	$6^2/_3$	—
Friedensstr.	1908	$6^1/_3$	—
Eigenstr.	1912	—	—
Freiligrathstr.	1913	10	—

Zu der Übersicht 2b sei noch folgendes bemerkt: Bei den Häusern Nr. 1 und Nr. 5 handelt es sich um Häuser in bester Wohnlage. Bei beiden ist auch die Höhengrenze der Bebauung erreicht.

Das Haus Nr. 8 unterschreitet die Ausnutzungsmöglichkeit noch im Jahre 1906, zu einer Zeit, wo die Ausnutzung sonst stärker ist, sehr stark. Das ungenutzte Hinterland wurde später zusammen mit einer Nachbarzelle mit einem Fabrikgebäude bebaut, eine Verwertung, die bei der Errichtung des Wohngebäudes wohl schon beabsichtigt war. Läßt man diese drei Häuser außer Betracht, so ergibt die Übersicht 2b ein Ansteigen der Ausnutzungssätze mit fortschreitender Entwicklung. Sie liegen

in den Jahren 1891—97	zwischen 45—30%
in den Jahren 1906—10	zwischen 27—12%
und im Jahre 1911	bei $16^2/_3$%

Die Gruppierung nach der Bedeutung des Bodenhandels ergibt:

Lage 1. Ohne Bodenhandel; 4 Fälle.

Unterschreitung in 3 Fällen	67—59²/₃%
Unterschreitung in 1 Fall	18²/₃%

Bei dem letzteren Fall handelt es sich um das jüngste Haus.

Lage 2. Geringer Bodenhandel; 10 Fälle. Die Unterschreitungen schwanken zwischen 45 und 7%. Die ältesten Häuser weisen die höchsten Unterschreitungen auf mit Ausnahme der beiden herrschaftlichen Häuser Schweizerstraße und Friedensstraße (s. oben).

Lage 3. Spekulativer Bodenhandel; 6 Fälle. Es ergeben sich 2 Überschreitungen von 2 und 6¹/₃ sowie 3 Unterschreitungen von 17, 10 und 6²/₃%; ein Fall erreicht genau die Grenze der erlaubten Ausnutzung. Die geringen Abweichungen sind, wie oben ausgeführt, wahrscheinlich auf bautechnische Ursachen zurückzuführen.

Die unter A durchgeführte Gruppierung der Häuser bezüglich der Ausnutzung der erlaubten Bauhöhe gibt für die Beantwortung der Frage, warum in Duisburg in manchen Fällen die Ausnutzung eines Grundstücks bei der Bebauung bis zur Grenze, die in der Bauordnung erlaubt war, nicht erfolgte, nur wenige Erkenntnisse, da 12 von 19 Häusern die Höhengrenze ungefähr einhalten. Die Unterschreitungen erfolgen bei zwei herrschaftlichen Mietstockwerkhäusern, die Überschreitungen in fünf Fällen ganz überwiegend bei Arbeiterhäusern, die aus den Baujahren 1905—1911 stammen. Von Einfluß auf die Höhenausnutzung ist demnach der gesellschaftliche Charakter des Hauses und die Zeit der Errichtung. Der bei der fortschreitenden Bebauung steigende Bodenpreis zwingt zur stärkeren Ausnutzung des Baulandes besonders bei den Neubauten, bei denen der Ertrag infolge der Lage und der zu erwartenden Mieterschaft an der untersten Grenze liegt.

Aus den Übersichten btr. die Ausnutzung der Grundstücksfläche sind wesentlich reichere Erkenntnisse zu gewinnen. Die Zusammenstellungen nach dem Einfluß des Bodenhandels zeigen deutlich, wie der Bodenhandel die Ausnutzung an die Grenze des durch die Bauordnung Erlaubten treibt. Die durch den Bodenhandel in die Höhe getriebenen Preise erzwingen eine möglichst hohe Ausnutzung des Grundstücks, um die Rentabilität des Hauses zu sichern. Da der Grundstückshandel mit der fortschreitenden Bebauung eine immer größere Bedeutung erhält, ergibt sich bei einer Gruppierung der Häuser nach den Baujahren, daß die Grundstücksausnutzung größer wird, je weiter die Entwicklung fortschreitet.

Jedoch entsteht auf der großen Parzelle keine Mietkaserne; vielmehr bewegt sich die Grundflächenausnutzung innerhalb ziemlich enger Grenzen, ganz gleichgültig, ob es sich um große oder kleine Parzellen handelt. Der Haustyp bleibt — abgesehen von geringen Änderungen durch Anbauten — grundsätzlich der gleiche und wird nicht beeinflußt von Parzellenform und Größe. An folgenden Zahlen sei dies gezeigt:

Größengruppe der Parzellen	Grundstücksgröße in qm	tats. Ausnutzung in %	überb. Fläche in qm	durchschnittl. Größe d. überb. Fläche in qm
über 1000 qm	2217	7	175	150
	1549	8	130	
500—1000 qm	777	12	94	121
	548	27	148	
300—500 qm	352	35	125	131,5
	350	43	152	
	325	49	162	
	320	30	96	
	307	39	122,5	
200—300 qm	296	40	120	121
	285	50	145	
	247	45	112	
	221	54	119	
	220	47	103	
	216	50	108	
	216	48	105	
	213	73[6])	156	
	210	58	122	
100—200 qm	180	60	108	105
	132	77[6])	102	

Die überbaute Fläche schwankt zwischen 94 und 175 qm im Einzelfall und in den Durchschnittssätzen der einzelnen Parzellengruppen zwischen 105 und 150 qm.

Bei den großen Parzellen von über 1000 qm sind im Durchschnitt nur 150 qm überbaut, während die Grundstücke zwischen 300 und 500 qm eine durchschnittliche Bebauung von 131,5 qm haben, also eine nur unwesentlich geringere. Diese Zahlen deuten darauf hin, daß man in Duisburg starr bei der üblichen Hausform blieb, selbst wenn dadurch der Ertrag für den Hausbesitzer nicht das größtmögliche Maß erreichte und oft beträchtlich geschmälert wurde.

Der Grund, warum in Duisburg eine nicht volle Ausnutzung der Möglichkeiten der Bauordnung die Regel ist, ist in einer gewissen

[6]) Überschreitung.

Schwerfälligkeit der Bauenden zu suchen, die die überlieferte Hausform grundsätzlich beibehielten und auch auf großen Grundstücken keine technische Lösung fanden, die eine bessere Ausnutzung des Baulandes zur Folge gehabt hätte.

Wenn auch der Bodenhandel in Duisburg nicht die Rolle spielt wie in anderen Großstädten, und der Baulustige wegen der mäßigen Bodenpreise nicht zur schärfsten Ausnutzung des Baulandes gezwungen war, so ist das keine Erklärung dafür, daß allgemein die Grundflächenausnutzung so gering war. Das Streben nach Gewinn hätte eigentlich auch ohne den Zwang des hohen Bodenpreises zur vollen Ausnutzung führen müssen. Daß dies nicht der Fall war, läßt sich eben nur dadurch erklären, daß man sich völlig an die altgewohnten Hausformen klammerte und eine Grundrißgestaltung, die eine bessere Ausnutzung ermöglichte, nicht fand.

Grundlegend ist für die Duisburger Bauordnungen, daß sie der tatsächlichen Entwicklung folgend sich darauf beschränken, den jeweils üblichen Haustyp vor Auswüchsen, die der Allgemeinheit schädlich werden konnten, zu bewahren. Die Mehrzahl ihrer Bestimmungen dienen der Feuersicherheit und der Standfestigkeit der zu errichtenden Gebäude. Sie beziehen sich also überwiegend auf technische, feuerpolizeiliche und wenige gesundheitliche Maßnahmen. Eine Überwachung des Wohnungsgrundrisses und der Wohnungsanordnung findet durch die Bauordnung nicht statt. Man hat hier den Baulustigen freie Hand gelassen und dadurch erreicht, daß die Wohnungsanordnung oft recht ungünstig ist; so ist in erster Linie die Durchlüftbarkeit der Wohnungen nicht gewährleistet. Abgeschlossene Zwei- und Dreizimmerwohnungen, in denen eine Querlüftung möglich ist, gibt es in den großen Mietshäusern nicht. Auch Bestimmungen über Zahl und Anlage der Aborte fehlen. Infolgedessen entwickelten sich hier die Verhältnisse so, daß in den meisten Mietshäusern immer zwei Mietsparteien einen Abort benutzen müssen.

6. Baugewerbe und Hausbesitz.

Anschließend an die Behandlung der Fragen der Bodenerschließung und Parzellierung, der Herstellung und Ausstattung der Straßen, der behördlichen Regelung der Bau- und Aufschließungstätigkeit sowie der Frage nach Art und Dichte der erfolgten Bebauung ergibt sich die weitere: Wer hat gebaut? Welche Volkskreise haben das Risiko der Herstellung von über 6000 Wohngebäuden (von 1866 an) auf sich genommen, aus welchen Mitteln sind diese Bauten finanziert

Bestimmungen der Duisburger Bauordnungen über Gebäudehöhe und Grundstücksausnutzung.

Bau-Ordnung Jahr	Höhenbebauung	Raumhöhe (Mindesth.)	Flächenbebauung	Feuerpolizeil. Best. betr. Anbaut.
1862	4 Stockw. bei bes. Erlaubnis noch höher	—	—	—
1873	Bei Straßenbreite: Unter 10 m — Höhe 10 m Über 10 m — Höhe 1¼ der Straßenbreite.	Neubau: F 3,05 Umbau: 2,30	Hofraum von 50 qm	—
1881 1894	Bei Straßenbreite: Über 13 m — Höhe gleich der Straßenbreite. 8—13 m — Höhe bis 13 m unter 8 m — Höhe bis 10 m	—	Grundstücksausnutzung: 75%	Durchfahrt bei Anbauten außer einstöckigen.
1900	Altstadt u. Geschäftsstr.: Bei Straßenbreite: 7½—9 m — Höhe 13—15½ m Wohnstraßen: Gebiet d. geschl. Bauweise: 3½ Stockw. Gebiet d. offenen Bauweise: 2 ½Stockw.	—	**Zweckviertel:** off. Bauweise: Vorgärten 6 m Tiefe; Grenzabstand 5 m. geschl. Bauweise: ½ Ausnutzung. **Geschl. beb. Wohnstraße** außerh. d. Zweckv. ⅔ Ausnutzg. Im übrigen ¾ Ausnutzg. **Altstadt** auf Antrag höher. Mindesthofgröße 6×6 m. Zusammenlegung zweier Höfe bedingt gestattet. Mindestgröße 6×6 m [7]).	**Keine Durchfahrt:** Wenn Tiefe des Anbaues ohne eigenes Treppenhaus 5 m. **Grader Gang** v. 1,30 m Breite: Mehrgeschossige, massive Gebäude bis 20 m tief ab Baufluchtlinie. **Durchfahrt** v. 3 m Breite: Bei noch tieferer Bebauung.
1911	Baukl. Haupt- Hintergeb. I. Altstadt u. Gesch.-Str. 4 3 II. Hauptverkehrsstr. 4 3 III. Nebenverkehrsstr. 3 2 IV. Wohnstr. 3 — V. Bessere „ 2½ — VI. Off. Bebg. 2½ — Kleinhäuser 2½ —	2,60 m	— Ausnutzung Baukl. / Mind. Hof. / Hauptgebd. / Hintergebd. I. 30 qm ¾ ⅔ II. 30 qm ⅔ ½ III. 50 qm ⅔ ½ IV. 50 qm ½ — V. 50 qm ½ — VI. 50 qm 4/10 5/10	Keine Durchfahrt bei Bebauung bis 30 m Tiefe.

[7]) Diese Bestimmung ist nicht neu. Schon 1897 wird diese Erleichterung gewährt, z. B. bei den Häusern Kronprinzenstr.

worden, ist das Wohnungsbedürfnis ausreichend befriedigt worden und wer ist schließlich Besitzer dieser Häuser?

Das schon in den 1860er Jahren außerordentlich starke Zuströmen Auswärtiger nach der aufblühenden Industriestadt schuf ein starkes Wohnungsbedürfnis, zu dessen Befriedigung die übliche Art des Kundenbaus nicht mehr ausreichte, zumal es sich bei den Zuwandernden meist um minderbemittelte Kreise handelte, die gar nicht in der Lage waren, einen Bauauftrag zu erteilen. Obwohl damals die Bauunternehmung in Duisburg schon tätig war — im Jahre 1858 wurden schon städtische Grundstücke an Unternehmer verkauft —, scheint ihre Tätigkeit doch noch recht unbedeutend gewesen zu sein, denn es konnte nicht vermieden werden, daß eine Menge Zuwanderer in Notquartieren untergebracht werden mußte, in denen sie z. T. monatelang blieben. Erst gegen Ende der 60er Jahre nimmt der Hausbau durch Unternehmer immer größeren Umfang an, um in den Jahren nach dem deutsch-französischen Kriege eine im Verhältnis zur Bevölkerungszahl nie wieder erreichte Blütezeit zu erleben. Die Bedeutung, die die Bauunternehmung in jenen Jahren für die Duisburger Hausproduktion erhalten hat, hat sie nicht wieder verloren, wenn auch ihre Tätigkeit in ihrem Umfange je nach den wirtschaftlichen Wechsellagen und dem vorhandenen Bedarf sehr geschwankt hat. Die marktmäßige Herstellung von Wohngebäuden durch Unternehmer — im folgenden Warenbau genannt im Gegensatz zu dem in geringem Umfange nebenher laufenden Kundenbau — bleibt für Duisburg die wichtigste Art der Wohnungsproduktion. Der Unternehmer baut ohne Auftrag und ohne einen Abnehmer für das Gebäude zu wissen, trägt also das gesamte Risiko, welches nicht nur durch die Höhe der Nachfrage, sondern auch wesentlich durch den Zeitgeschmack (Ausstattung, Lage u. dgl.) bestimmt ist. Diesem Risiko gegenüber stehen in wirtschaftlich günstigen Zeiten erhöhte Gewinnaussichten. Welche Gewinne beim Verkauf der Neubauten erzielt worden sind, läßt sich kaum feststellen. Kurz vor dem Kriege sollen sie nach zwei übereinstimmenden Angaben rund 10% des Verkaufspreises betragen haben. Da aber bei der Preisbildung mancherlei Nebenumstände (Art des Hauses, Geschick des Verkäufers usw.) mitspielen, ist der Wert dieser allgemeinen Angabe nur gering.

Eine Zusammenstellung der Bauenden nach Berufsgruppen ist für Duisburg nicht möglich, da jegliche Unterlagen fehlen. Durch Einsichtnahme in die baupolizeilichen Hausakten ist es aber möglich gewesen, sich ein Bild von der Tätigkeit der Bauunternehmung zu machen.

Typisch für Duisburg ist der kleine Unternehmer, nicht immer Baugewerksmeister, sondern vielfach Dachdecker, Klempner, Anstreicher u. dgl. im eigentlichen Beruf.

Seine beschränkten Mittel erlaubten ihm nur in kleinem Umfange zu bauen. Einigen ist es gelungen, aus kleinen Anfängen heraus ihre Unternehmertätigkeit immer mehr auszudehnen, viele blieben aber unbedeutend und bauten nur dann neu, wenn das vorhergehende Gebäude günstig verkauft worden war. Diese kleinen Unternehmer findet man besonders in dem Arbeiterwohnviertel Hochfeld, während die kapitalkräftigere Unternehmung überwiegend in Mittelstandswohnvierteln, bes. im Dellviertel, Kaiserbergviertel und Düssern baute. Aus diesem Grunde sind auch in diesen letzteren Wohnvierteln sogenannte Unternehmerstraßen häufiger zu finden als in Hochfeld. Hier treten als große Unternehmer vorwiegend industrielle Werke auf (z. B. Parlamentstraße, Kupferhüttenstraße), die, zeitweise unter Arbeitermangel leidend, bauen mußten, um Leute heranziehen zu können.

Außer oben geschilderten Berufsgruppen findet man auch andere als gelegentliche Unternehmer tätig, so Schlosser, Bautischler, Kaufleute, Rentner usw. Eine weitere Unternehmergruppe kommt vom Bodenhandel bzw. Bodenbesitz her. Da die Gewinne bei der Bodenspekulation in Duisburg ziemlich gering waren, versuchte der Spekulant dadurch, daß er auch als Bauunternehmer tätig war, die Verdienstmöglichkeiten zu erhöhen. Er erreichte dadurch auch, daß durch eine teilweise Bebauung der Wert seines benachbart gelegenen Landes stieg und er damit höheren Verdienst erzielte. Auch ein schnellerer Verkauf des Baulandes wurde dadurch ermöglicht. Fast alle größeren Bodenbesitzer sind so verfahren; das beste Beispiel hierfür ist die Prinzenstraße, die z. T. vom Bodenspekulant bebaut wurde.

Eine andere Gruppe ist die, die, um ererbten Bodenbesitz zu verwerten, zum Bauunternehmer wurde. Eine Reihe kleiner Leute mit wenigen Bauparzellen zählen hierzu, aber auch ein bedeutender Unternehmer, der das nördliche Wasserviertel geschaffen hat.

Es ist somit eine scharfe Trennung zwischen Boden- und Bauunternehmung nicht möglich, denn auch der, der sich ursprünglich nur mit der Bau-Unternehmung befaßt hatte, wurde mehr oder weniger zum Bodenkäufer und -verkäufer, wenn bei letzterem Geschäftszweig die Verdienstmöglichkeiten günstig waren.

Die Zahl der wirklich bedeutenden Unternehmer in Duisburg ist nicht groß, und ist sie mit einem Dutzend wohl nicht zu niedrig ge-

griffen. Daneben gab es aber in Duisburg noch bedeutende Unternehmer-Firmen, die die marktmäßige Herstellung von Wohnhäusern garnicht betrieben haben, sondern deren Tätigkeit sich nur auf Industrie-, Bahn- und Straßenbauten beschränkte. Es liegt wohl nahe, zu vermuten, daß hier die Gewinnaussichten nicht schlechter waren als beim Warenbau. Da aber die Industrie nach genauer Prüfung der Kostenanschläge keine übermäßigen Gewinne gezahlt haben wird, läßt dies wieder Rückschlüsse auf die durchschnittlichen Gewinnaussichten im Warenbau zu. Dem kleinen Unternehmer fehlten die geschulten, teuren Kräfte und notwendigen Einrichtungen, um Industriebauten zu übernehmen. Ihm blieb der Wohnhausbau als Erwerbsquelle.

Neben dem Warenbau tritt der Kundenbau in seiner Bedeutung zurück. Je stärker der Bevölkerungszuwachs ist und je lebhafter die bauliche Entwicklung ist, desto geringer wird der Anteil des Kundenbaus an der Gesamtproduktion. Jedoch hat auch der Kundenbau Bedeutung für die bauliche Entwicklung und sind es gerade vielfach kleine Leute, die nach jahrelangem Sparen und Erwerb billigen — meist weit draußen oder abseits gelegenen — Baulandes sich ein eigenes Haus schaffen. Im östlichen Neudorf, in Düssern und Hochfeld sind viele solche Häuser entstanden. Oft war nur das Geld zum Erwerb des Grund und Bodens vorhanden und mußte weitgehend der Kredit des Baugewerksmeisters in Anspruch genommen werden, indem man den über die I. Hypothek hinausgehenden Baukostenrest an II. Stelle eintragen ließ und — oft recht mühsam — in 4—5 Jahren abbezahlte. Manchmal gelang es, die I. Stelle bei entsprechender Entwicklung der Lage zu erhöhen und dadurch die Restzahlung zu ermöglichen. Seltener bekam man eine feste II. Hypothek. Vereinzelt war auch eine Abdeckung der Schuld nicht möglich und das Haus kam schließlich unter den Hammer [8]). War ererbter Grundbesitz neben den Spargeldern vorhanden, so hatte es der Bauende leichter, den Bau zu finanzieren. Daß bei einer so weitgehenden geldlichen Abhängigkeit des Bauherrn vom Baumeister jener über Verwendung zweitklassigen Materials und über Lieferung schlechter Arbeit hinwegsehen mußte, liegt auf der Hand. Andererseit hat auch ab und zu ein Meister diese säumige Zahlweise der Kundschaft nicht aushalten können, zumal wenn er mehrere solcher Kunden beliefert hatte und eine wirtschaftliche Flaute einsetzte. Da aber jeder Meister nebenbei Unternehmer war und er auch oft beim Straßen- und Kanalbau usw. Einnahmen hatte, sind die Fälle, in denen ein Unter-

[8]) vgl. auch Abschnitt Kapitalgeber.

nehmer Konkurs machte, nicht allzu häufig. Die allgemeine Entwicklung brachte für den anpassungsfähigen Klein- und Mittelbetrieb besonders seit den 90er Jahren immer wieder Verdienstquellen, so daß er sich über Wasser halten konnte.

Wenn durch das Vorherrschen des kleinen Unternehmers das Wohnungsbaugeschäft eine gewisse unspekulative und solide Note erhielt, so hatte diese Betriebsform auf der anderen Seite den Nachteil, daß ein besonders stark auftretender Wohnungsbedarf oft nicht gedeckt werden konnte. In den städtischen Verwaltungsberichten besonders der 80er und 90er Jahre wird fortlaufend über Wohnungsmangel Klage geführt, ganz besonders über Mangel an Arbeiterhäusern. Im einzelnen sind die Beziehungen zwischen Bevölkerungsbewegung und Wohnungsproduktion, die Spannungen zwischen Angebot und Nachfrage im Abschnitt „Bevölkerungsbewegung", S. 16 erläutert.

Der Kundenbau für die wohlhabendere Bevölkerung hat ganz untergeordnete Bedeutung. Er ruht sozusagen von dem Zeitpunkt ab, als die wohlhabenderen Kaufmannsfamilien aus der Altstadt gezogen sind — also etwa von 1875 bis nach der Jahrhundertwende. Erst nach Schaffung des Zweckviertels am Kaiserberg werden wieder in einigem Umfang herrschaftliche Familienhäuser auf Bestellung gebaut. Die Nähe der Gartenstadt Mülheim, der Prinzenhöhe und der Villenviertel im benachbarten Mülheim-Speldorf haben manchen Gutsituierten dort bauen lassen. Ein großer Teil der bessergestellten Bevölkerung — besonders die höheren Angestellten und Beamten — wohnte zur Miete, da sie beabsichtigten, die wenig bietende Industriestadt zu verlassen, wenn der Beruf sie nicht mehr band.

Von Bedeutung für die Wohnungsproduktion in Duisburg ist die Bautätigkeit unter Gewinnverzicht. An erster Stelle unter den gemeinnützigen Bauvereinen steht die Duisburger Gemeinnützige Aktien-Baugesellschaft. Sie wurde im Jahre 1872 gegründet und erwarb noch in demselben Jahre 57 Morgen Bauland in den Außenvierteln der Stadt. Errichtet wurden durch die Gesellschaft kleine 1½stöckige Arbeiterhäuser in offener Bauweise, die alle mit Gärten umgeben und mit Ställen versehen sind. Viele dieser Häuser wurden an Arbeiter, kleine Handwerker und Unterbeamte verkauft. Die einzelne Wohnung hat vier Räume neben Küche, Keller und Speicherraum. Solange das Haus noch im Besitz der Gesellschaft ist, ist eine Weitervermietung verboten; jedoch ist die Aufnahme von Quartiergängern gestattet, wenn die Zahl der Hausbewohner acht nicht übersteigt. Bis 1911

hatte die Gesellschaft 265 Häuser gebaut, von denen ein Drittel verkauft war.

Der Spar- und Bauverein e. G. m. b. H. Duisburg ist im Jahre 1895 gegründet worden. Ziel seiner Tätigkeit ist es nicht, vorwärts strebenden Arbeitern ein Eigenheim zu schaffen, sondern dieser Verein will unbemittelten, kinderreichen Familien, für die das Unterkommen in Mietshäusern immer schwieriger wurde, gesunde und billige Wohnungen schaffen. Die von diesem Verein erbauten Häuser wichen deshalb kaum von dem in Duisburg üblichen Mietshaustyp ab. Ein Verkauf der Häuser findet nicht statt. Der Verein besaß 1911 60 Häuser mit 352 Wohnungen mit drei und vier Räumen.

Der 1905 gegründete Beamten-Wohnungsverein e. G. m. b. H. Duisburg hat bis 1911 für seine Mitglieder 68 Häuser mit 329 Wohnungen gebaut.

Neben diesen Alt-Duisburger Vereinen bestehen im eingemeindeten Ruhrort drei gemeinnützige Bauvereine, die bis zum Jahre 1911 92 Häuser errichteten. 3% der gesamten Wohngebäude Groß-Duisburgs waren im Jahre 1909 Häuser, die von gemeinnützigen Vereinen errichtet waren.

Bedeutend war auch die Bautätigkeit der Industrie. In den 90er Jahren bauten die Duisburger Werke meist dreistöckige Mietshäuser, die in keiner Beziehung vorbildlich waren. Im Laufe der Jahre hat aber die Bautätigkeit der Werke eine Wandlung durchgemacht. Man kam wieder aufs alte zweistöckige Haus zurück und legte besonders Wert auf große, luftige Zimmer und abgeschlossene Wohnungen. Die Zahl der Häuser, die durch industrielle Werke gebaut worden sind, ist nicht festzustellen. Doch steht sie der Zahl der von den Bauvereinen errichteten Häuser nur um weniges nach.

Zur Feststellung der Hausbesitzverhältnisse in Duisburg sind 2076 Häuser — also etwa ein Drittel aller — im Jahre 1903 untersucht worden. Das Ergebnis ist auf S. 115 zusammengestellt. Danach sind mindestens ein Viertel aller Häuser im Besitz von Arbeitern und dem kleinen Mittelstand. Gruppe 1 und 2 ergeben allein 26,4%; rechnet man noch Teile der Gruppen 3, 5, 8 und 9 sowie 12, 17 und 22 dazu, so steigt dieser Hundertsatz am gesamten Hausbesitz noch wesentlich. Der Anteil der Bauunternehmer beträgt 10,6 (Gruppe 6 und 11), ein Hundertsatz, der infolge der Stockung um die Jahrhundertwende überdurchschnittlich hoch ist. Denn es ist anzunehmen, daß infolge der schlechten Wirtschaftslage und der Übererzeugung an Wohnhäusern in den voraufgegangenen Jahren der Verkauf der fertiggestellten Unternehmerbauten gestockt hat. Die gemeinnützige

Bautätigkeit und die Industrie sind mit 14,7% am Hausbesitz beteiligt. Der Besitz der anderen Berufsgruppen ist unbedeutend; die Tätigkeit des Wohnungsunternehmers scheint hier keinen besonderen Anklang gefunden zu haben.

Aus der Zusammenstellung der Hausbesitzverhältnisse ergibt sich, daß in größerem Umfange der Arbeiter- und kleine Mittelstand als Käufer der Unternehmerbauten in Erscheinung getreten sein muß, selbst wenn man einen Teil des Hausbesitzes dieser Kreise auf den eben geschilderten Kundenbau mit weitgehender Inanspruchnahme des Zwischenkredits zurückführt. Daß dieser Besitz oft unter Opfern erspart worden ist, zeugt von der Stärke des Wunsches in weiten Kreisen der Duisburger Bevölkerung im eignen Haus zu wohnen. Denn die Höhe der Duisburger Mieten war nicht so, daß diese Nebeneinnahme aus den nicht selbst bewohnten Teilen des Hauses allein den Wunsch nach eignem Hausbesitz so allgemein werden lassen konnte. Vielleicht läßt sich aus dieser Einstellung heraus auch das Nicht-Entstehen der Mietkaserne in Duisburg erklären.

Hausbesitzverhältnisse in Duisburg. *1903.*

Stichprobe. Untersucht sind 2076 Häuser in verschiedenen Stadtvierteln.

Nr.	Beruf	Hausbesitz in %	Bemerkungen
1.	Handwerker, mittl. Beamte, Schiffer	13,4	
2.	Fabrikarb., unselbständig. Handw., Tagelöhner	13,0	
3.	Witwen, Ehefrauen	9,9	
4.	Gemeinnütz. Bauvereine	9,2	
5.	Kaufleute	8,2	
6.	Bau-Handw., Baumaterial.-Händl.	6,7	
7.	Industrie	5,5	einschl. Werks-Wohnung.
8.	Ohne Beruf, Erben, Geschwister	4,7	
9.	Kleinhändler	4,2	
10.	Fabrikbesitzer	4,0	
11.	Bauunternehmer	3,9	
12.	Wirte	3,8	
13.	Rentner, Privatiers	2,6	
14.	Landwirte	2,1	
15.	Lehrer	1,6	
16.	Höh. Staats-, Komm.-, Priv.-Beamte	1,2	
17.	Büroangestellte u. dgl.	1,0	
18.	Freie Berufe	1,0	
19.	Stadt Duisburg	1,0	ausschl. Lehrer-Dienstwohnung.
20.	Kirchen, Vereine	0,6	
21.	Banken, Kreditinstitute	0,6	
22.	Agenten u. dgl.	0,5	
23.	Eisenbahnfiskus	0,3	
24.	Auswärtige	1,0	

7. Kapitalgeber.

Das für die Aufschließung und Bebauung der Feldmark um Duisburg notwendige Kapital ist nicht allein aus heimischen Quellen geflossen, sondern im großen Umfange von auswärts nach Duisburg gekommen. Als Geldquellen treten insbesondere in Erscheinung:

1. Die städtische Sparkasse,
2. Verschiedene Hypothekenbanken,
3. Auswärtige Sparkassen ländlicher Gemeinden,
4. Bauhandwerker,
5. Kleinere Privatbanken,
6. Private.

Die städtische Sparkasse ist in ihren Beleihungen recht vorsichtig gewesen und ist infolgedessen vor jeglichen Verlusten bewahrt geblieben. Abgesehen davon, daß sie nur wirklich gute Objekte an erster Stelle belieh, ging sie mit ihrem Beleihungssatz nicht über 60% des Taxwertes (Rahmenverpflichtung des Sparkassenverbandes) und ließ die Taxen mit der größten Sorgfalt anfertigen. Es wurden mehrere sachverständige Architekten jeweils als Taxatoren ernannt, während der Stadtbaurat, der als besonders geschickter Taxator bekannt war, eine Gegentaxe anfertigte. Diese letztere war ausschlaggebend und hat in den allermeisten Fällen den wirklichen Werten entsprochen. Beleihungen an zweiter Stele erfolgten nur in Ausnahmefällen auf Grund kurzfristiger Geschäftsverbindungen (meist Sicherungshypothek).

An Hypothekenbanken und ähnlichen größeren Bankinstituten sind auf dem Duisburger Baukapitalmarkt festzustellen gewesen:

Rheinisch-Westfäl. Bodenkreditbank,
Mittelrhein. Grundkreditbank,
Preuß. Beamtenverein, Hannover,
Frankfurter Hypothekenbank,
Pfälzische Hypothekenbank u. a.

Eine feste Beleihungsgrenze hatten diese Institute im allgemeinen nicht, und man war besonders dann bereit in der Beleihung höher wie üblich zu gehen, wenn es sich um Gebäude mit gewerblichen Nebenräumen oder Gebäude in guter Verkehrs- oder Geschäftslage handelte. Grundsätzlich wurden Gelder nur an erster Stelle gegeben. In beiden Punkten, sowohl in der Beleihungshöhe als in der Beleihung an II. Stelle, stützte man sich auf das Urteil des örtlichen Vertreters. Ihm wurde meist weitgehend freie Hand gelassen. Taxiert

wurde von Vertrauens-Architekten. Nach Angabe des Vertreters der Frankfurter Hypothekenbank ist hin und wieder vorbeitaxiert worden, jedoch kann von einer systematischen Übertaxierung keine Rede sein und sind kaum Verluste eingetreten. Bevorzugt haben diese Institute die guten Objekte — besonders in der Altstadt — jedoch sind auch Arbeiterhäuser in Hochfeld beliehen worden. Das Geschäft beruhte vielfach auf persönlichen Beziehungen und spielte, wie oben erwähnt, der örtliche Vertreter dabei eine wesentliche Rolle. Die Frankfurter Hypothekenbank, und wahrscheinlich auch einige andere, hat auch Baugelder in Raten gegeben, die nachher als I. Hypothek eingetragen wurden, jedoch nur in seltenen Fällen, bes. wenn Kapitalüberfluß herrschte. Man scheute die mit diesem Verfahren verbundenen Umständlichkeiten der Bauüberwachung usw. Einige der oben angeführten Banken sind auch im Duisburger Bodengeschäft indirekt tätig gewesen, indem sie große Spekulanten stützten. Es ist sehr schwierig, dies heute genauer festzustellen, zumal diese geschäftlichen Verbindungen oft nur kurze Zeit dauerten und der Bodenunternehmer dann mit eignen erworbenen Mitteln weiterarbeitete. Nur die Tätigkeit der Mittelrheinischen Grundkreditbank im Bechem und Keetmannschen Gelände ist bekannter geworden.

Im Gegensatz zu diesem soliden Geschäft der großen Institute steht die Tätigkeit einer Reihe ländlicher Sparkassen auf dem Baukapitalmarkt. Es handelt sich hierbei um Sparkassen kleinerer Gemeinden an der holländischen Grenze (z. B. Dorsten, Bocholt) und des mittleren Westfalens (Soest, Unna u. a.) und des Sauerlandes (Winterberg u. a.). Wenn auch diese Kassen mit Beleihungen an zweiter Stelle vorsichtig waren — es ist aber bei ihnen viel häufiger vorgekommen als bei den großen Banken — so sind sie in der Taxierung sehr leichtfertig verfahren. Man drückte durch diese Übertaxierungen die Beleihungsquote bis 80%, ja in einigen Fällen sogar bis auf 100% des wirklichen Wertes hinauf. Eine Ausnahme bei diesen gewagten Beleihungen machten nur die Soester und Unnaer Kassen. Als Ursache dieser ungesunden Gestaltung des Beleihungsgeschäftes wird von Kennern jener Verhältnisse angegeben, daß neben tatsächlicher aus Unkenntnis erfolgter Überschätzung der städtischen Grund- und Gebäudewerte die Gewinnsucht der Vermittler und der Kassenvorstände eine Rolle gespielt hat. Beiden — die in einigen Fällen in verwandtschaftlicher Beziehung miteinander gestanden haben — war die Übertaxierung bekannt. Man wollte sie nicht erkennen, um weiter die hohen Provisionen einstecken zu können, die dann geteilt wurden.

Durch diese weitgehende Beleihung war es besonders in Zeiten großer Kapitalflüssigkeit in Duisburg möglich, daß jeder, der unbelasteten Grund und Boden zur Verfügung hatte, bauen konnte. Ein in dieser Beziehung typisches Beispiel gibt ein Haus in Hochfeld wie folgt:

	M.
Grundstückskauf aus Ersparnissen	4 000
Unternehmer baut ohne weiteres Haus und kreditiert vorerst ganzen Bau	24 000
1. Hypothek von kleiner Sparkasse	28 000
Taxe zu dieser Beleihung	36 000
Haus kommt zur Versteigerung und bringt	32 000,

so daß kein Verlust entsteht.

Man hat hier offensichtlich die Taxe so hoch gesetzt, daß 100% Beleihung erfolgen konnte. Ein Verlust wurde infolge der allgemeinen Wertsteigerung im Zusammenhang mit der fortschreitenden Bebauung vermieden. Nicht immer jedoch ließen sich solche Verluste vermeiden; die Zahl derselben wird aber von Fachleuten als „nicht überdurchschnittlich" bezeichnet. Diesen Verlusten steht ein Nutzen gegenüber, der bei diesen weitgehenden Beleihungen dadurch entstand, daß die Bautätigkeit angeregt wurde und es vielen sparsamen und fleißigen kleinen Leuten möglich war, sich ein eigenes Haus zu errichten. Als weiterer wenn auch oft unfreiwilliger Geldgeber kommt für Duisburg der Bauhandwerker in Frage, meist der Unternehmer, der das ganze Haus in Auftrag nahm, die erste Hypothek besorgte und schließlich sich den Rest der Baukosten an 2. Stelle eintragen lassen mußte, um diese nicht eintreibbare Forderung sicherzustellen. Es gab 2—3 große Baufirmen, die diesen Weg der Finanzierung anboten, wenn die 2. Stelle in 4—5 Jahren getilgt wurde. Viele kleinere aber kamen unfreiwillig in die Lage, Baukostenreste zu kreditieren. Gelang es dem Besitzer nach einigen Jahren, die erste Stelle zu erhöhen oder von anderer Seite Geld an zweiter Stelle zu bekommen, so wurde diese unfreiwillige Geschäftsverbindung gütlich gelöst. Oft aber soll es zu Reibereien und zu Versteigerungen gekommen sein. Wurde die Kreditierung des gesamten Baues bis zur Besorgung der 1. Stelle und Abtragung der 2. von der kapitalkräftigen Baufirma angeboten, so soll dies oft nicht ohne Einfluß auf die Qualität des gelieferten Materials und der gelieferten Arbeit gewesen sein. Besonders in Hochfeld soll recht nachlässig gebaut worden sein. Häufig ist der Bauhandwerker oder die Baufirma als Vermittler von Baugeldern

und erststelligen Hypotheken tätig gewesen. Kapitalkräftige Firmen haben die Finanzierung bis zur Hypothekenbesorgung selbst übernommen.

Wo der Bauausführende nicht in der Lage war, die Geldbesorgung oder sogar Bereitstellung zu übernehmen, traten kleinere Privatbanken im wesentlichen als Baugeldgeber auf. Zwei solcher Insitute haben eine größere Rolle in Duisburg gespielt, und man sagt ihnen eine nicht allzu solide Geschäftführung nach. Neben ihnen traten noch eine Reihe kleinerer Raubritter auf dem Baukapitalmarkt in Erscheinung, die oft nur dort tätig wurden, wo sie besondere Gewinnchancen vermuteten.

Als Geldgeber an zweiter Stelle kommen ganz überwiegend Private in Frage. Vielfach Leute, die durch ihren Beruf das Beleihungs- und Baugeschäft kennen, aber auch Geschäftsleute, Rentner u. a. legten Geld so an. Daneben spielt besonders beim Kundenbau der weniger gut gestellten Bevölkerung die Geldquelle, die sich bei Freundschaft und Verwandtschaft erschloß, eine Rolle, besonders wenn es hieß, einen Bau zu finanzieren, bevor er beliehen wurde. Die Bedeutung dieser Baugeldquelle ist für Duisburg nicht zu gering zu veranschlagen.

Der Bauunternehmer selber hatte meist seine feste Verbindung mit einem Geldgeber. Zeitweise soll in Duisburg in diesem Geschäftszweig so gut verdient worden sein, daß sich die meisten Unternehmer geldlich recht gut standen. War der Unternehmer in fremdem Auftrag tätig, so hatte er nicht nur seinen Verdienst aus dem Bau, sondern er verdiente noch als Hypotheken- und manchmal auch als Versicherungsvermittler. Es war für ihn deshalb nicht allzu schmerzlich, wenn der Baugewinn einige Jahre an zweiter Stelle stehen blieb bzw. in Raten abgetragen wurde, zumal er sich eine hohe Verzinsung zu sichern wußte.

Diese ganzen mit mehr oder weniger Risiko verbundenen Beleihungsgeschäfte konnten sich aber nur deshalb so verhältnismäßig glatt und mit nur geringen Verlusten abwickeln, weil Duisburg als sich stark entwickelnde Stadt mit gut bezahlter Bevölkerung und dauernd anziehenden Mieten einen steigenden Ertrag aus den Häusern sicherte. Wenn auch das ganze Beleihungsgeschäft nicht gerade als solide bezeichnet werden kann, so sind doch so große Mißstände wie z. B. in Köln [9]), wo Leute ohne einen Pfennig Geld bauten, nachdem sie schon beim Bodenerwerb übervorteilt worden waren, in Duisburg nicht in Erscheinung getreten.

[9]) vgl. Lenz, a. a. O., S. 132 ff.

Es sei noch kurz die Geldbeschaffung der gemeinnützigen Bauvereine erwähnt.

Die gemeinnützigen Bauvereine erhalten ihr Kapital meist von der Stadt zu 1/4 unter üblichem Zinsfuß oder von öffentlichen Kreditinstituten oder Versicherungsanstalten. Die industriellen Werke haben zum großen Teil ihr Baukapital in besonderen Fonds angesammelt und ohne Aufnahme fremden Geldes Häuser errichtet. Als jedoch die Stadt um 1900, um den Bau von Arbeiterhäusern möglichst zu fördern, auch für die Industrie um 1/4% verbilligtes Kapital zur Verfügung stellte, ist hiervon häufig Gebrauch gemacht worden. Die Bautätigkeit unter Gewinnverzicht hat die Stadt außerdem noch dadurch unterstützt, daß sie für die Vereine bei öffentlichen Kreditinstituten bürgte.

Als gemeinnützige Stiftung zur Verleihung von Baugeldern an würdige Arbeiter, die ein Haus bauen wollten, bestand in Duisburg seit 1875 die Mommsche Stiftung, die diesen zinslos Kapital zur Verfügung stellte.

IV. Teil

Wohnverhältnisse.

1. Wohndichte.

Jahr	Zahl der Wohnhsr.	Zugang	Zahl der Wohnräume	Zugang	Pers. auf d. Wohnh.	Pers. auf d. Wohnr.	Räum. je Hs.
1866	2295	—	16 254	—	9,9	1,4	7,0
67	2377	82	16 957	703	10,4	1,4	7,4
68	Angaben fehlen.				—	—	—
69	2567	190	18 567	1610	10,6	1,4	7,4
1870	2641	74	19 160	593	10,8	1,5	7,26
71	2762	121	19 906	746	10,8	1,5	7,2
72	2971	209	21 519	1613	10,7	1,5	7,2
73	3169	198	23 421	1902	10,9	1,4	7,7
74	3719	550	25 533	2112	9,7	1,4	7,0
75	3751	32	27 514	1981	9,9	1,36	7,3
76	3837	86	28 474	960	9,6	1,29	7,5
77	3868	31	28 844	370	9,6	1,28	7,5
78	3873	5	29 017	163	9,8	1,3	7,5
79	3884	11	—	—	10,0	—	—
1880	3902	18	29 058	41	10,3	1,38	7,4
81	3917	15	—	—	10,0	—	—
82	3930	13	—	—	10,0	—	—
83	3948	18	—	—	11,2	—	—
84	3961	13	30 405	347	11,4	1,4	8,1
85	4011	50	31 155	750	11,7	1,5	7,8
86	4108	87	32 550	1395	11,7	1,5	7,8
87	4178	70	33 642	1092	12,0	1,47	8,0
88	4307	129	35 240	1598	12,2	1,49	8,1
89	4460	153	37 140	1900	12,5	1,5	8,3
1890	4654	194	39 300	2160	12,4	1,48	8,4
91	4927	273	42 326	3026	12,2	1,43	8,7
92	5062	135	44 321	1995	12,2	1,4	8,7
93	5226	164	46 684	2363	13,0	1,36	9,3
94	5411	185	49 410	2726	12,2	1,33	9,4
95	5646	235	51 794	2384	12,4	1,37	9,1
96	5846	200	54 692	2898	12,7	1,36	9,0
97	6103	257	59 162	4470	12,8	1,3	9,8
98	6447	344	64 075	4913	12,76	1,28	10,0
99	6723	276	69 191	5116	12,9	1,25	10,3
1900	6941	218	72 618	3427	13,3	1,26	10,4
01	7134	193	75 353	2735	13,02	1,23	10,6
02	7339	205	78 949	3596	13,0	1,17	10,8

Jahr	Zahl der Wohnhsr.	Zu-gang	Zahl der Wohnräume	Zu-gang	Pers. auf d. Wohnh.	Pers. auf d. Wohnr.	Räum. je Hs.
03	7550	211	82 553	3604	13,18	1,2	11,0
04	7983	433	88 070	5517	13,26	1,2	11,0
05	8255	272	93 053	4983	13,57	1,2	11,2
06	—	560	—	—	—	—	—
07	8330	(75)	102 448	9395	13,8	1,19	11,5
08 [1])	—	429	—	—	13,9	1,08	11,7
09	—	360	—	—	—	—	—
1910	—	390	—	—	—	—	—
11	—	580	—	—	14,1	—	—
12	—	416	—	—	—	—	—
13	—	410	—	—	—	—	—

[1]) Ab 1908 zuzüglich der eingemeindeten Orte.

Die Zahlen sind zusammengestellt und errechnet aus Angaben in den städtischen Verwaltungsberichten. Der Bericht für das Jahr 1868 ist nicht mehr vorhanden. Für 1906 fehlen die Angaben, wahrscheinlich im Zusammenhang mit der im Vorjahr erfolgten Eingemeindung.

Die Zahlen der Spalte 8 sind gewonnen aus denen der Spalten 6 und 7. Die Ergebnisse decken sich nicht immer mit denen der Berechnung der Spalten 3 und 5, jedoch sind die Differenzen unwesentlich. Der Vergleich der Zahlen der Spalten 3 und 5 ergibt für die Jahre 1875 und 1907 unwahrscheinliche Verhältnisse. Dies rührt daher, daß in Spalte 2 die Zahlen der Häuser nach den genehmigten Bauanträgen, die Zahlen der Spalte 4 dagegen nach den fertiggestellten, baupolizeilich abgenommenen Häusern bzw. Räumen zusammengestellt wurden. Faßt man hier das Ergebnis mehrerer Jahre zusammen, so ergibt sich ein richtiges Bild der Wohnungsproduktion und der Wohndichte.

Da geeigneteres statistisches Material nicht zur Verfügung stand, müssen die Zahlen in dieser Form aufgeführt werden.

Während die Anzahl der Personen im einzelnen Wohnhaus im Verlaufe der Stadterweiterung mit der Vergrößerung des Haustyps dauernd zunimmt, — sie steigt von 9,9 im Jahre 1866 auf 14,1 im Jahre 1911 — schwankt die Zahl der Personen auf den Wohnraum zwischen 1,08 und 1,5. Am höchsten ist sie kurz nach dem deutsch-französischen Krieg und in der zweiten Hälfte der 80er Jahre; beides sind Zeiten von Wohnungsknappheit, zuerst als Folge des Krieges, dann infolge des Stockens der Bautätigkeit Ende der 70er und während der 80er Jahre. Der niedrige Stand dieser Zahl im Jahre

1908 ist auf den starken Rückgang der Bevölkerungszunahme in diesem Jahre zurückzuführen.

Verglichen mit anderen rheinischen Städten sind diese Zahlen niedrig. In Düsseldorf kamen um 1900 17,27, 1905 20,2 Personen auf ein Wohnhaus. In Elberfeld betrug dieselbe Zahl:

1890	18,2
1895	18,5
1900	18,7

Die Behausungsziffern einiger anderer deutscher Städte betragen 1905 [2]):

Köln	16,7
Essen	18,3
Kiel	22,7
Dresden	32,6
Königsberg	37,6
Posen	51,0
Berlin	77,0
1910:	
Bremen	7,83

Die Zahl der Haushaltungen in einem Wohnhaus ist bei den einzelnen Haustypen verschieden. Sie beträgt:

Im Arbeiter-Kleinhaus aus den 60er und 70er Jahren; zweistöckig 3—4 Haushaltungen.
Im Mietshaus aus den 90er Jahren; 3½-stöckig mit 2—3 Zimmer-Anbau 8—10 Haushaltungen.
Im neueren Mietshaus ohne Anbau 6—9 „

Die Zahl der Räume, die zu einer Wohnung gehören, ist bei Arbeiterwohnungen fast immer 2—3. Ungefähr 50% der Duisburger Wohnungen sind Zwei- und Dreizimmerwohnungen. Einzimmerwohnungen sind selten, schätzungsweise 3—4%. Vier Zimmer hatten um 1905 in Duisburg ungefähr 25% der vorhandenen Wohnungen; doch kommen diese als Arbeiterwohnungen kaum in Frage.

2. Die gesundheitliche Beschaffenheit der Wohnungen.

Bezüglich der gesundheitlichen Beschaffenheit der Wohnungen sind die Kleinhäuser in der Altstadt und in den ersten Erweiterungsgebieten (bes. Öderich) von den neuen Mietshäusern zu trennen.

[2]) Aus: Wissing: Boden- u. Wohnungsverhältnisse in Kiel, Bonn 1930, S. 131.

Die Kleinhäuser als die baulich älteren haben bedeutend mehr Nachteile als die neueren Häuser. In den alten Gebäuden wohnen regelmäßig vier Parteien, die zwei Zimmer in einem ausgebauten Stockwerk und einen Dachraum bewohnen. Die Wohnung ist also abgesehen von dem Dachraum abgeschlossen und eine Querlüftung möglich. Jedoch sind die Fensteröffnungen in diesen alten Häusern klein, die Räume niedrig und oft auch die Ausstattung der Räume recht schlecht (schadhafte Dielen, schlecht schließende Türen und Fenster usw.). Dazu kommt noch, daß diese Häuser im Gebiet der dichtesten Bebauung stehen. Die Straßenbreiten sind gering, die Höfe klein und oft auch unsauber.

Die ungesündesten Zustände haben sich aber bei dem fast zu jeder Wohnung gehörenden Dachraum herausgebildet. Dieser Raum ist die Schlafkammer der Kinder. Regelmäßig ist er überfüllt und eine genügende Trennung der Geschlechter, oft auch bei erwachsenen Kindern, nicht durchgeführt. Mitunter wird dieser Raum auch noch von Schlafgängern benutzt. Eine ausreichende Lüftung ist hier infolge der kleinen Dachfenster nicht möglich.

Für die vier Parteien des Hauses besteht nur ein Abort, der sich oft noch auf dem Hofe befindet. Wiederholt war festzustellen, daß hier eine genügend abschließende Tür fehlte.

Die Wohnungen in den neueren Mietshäusern weisen viel weniger Schäden auf. Hier sind die Wohnungen nicht abgeschlossen, und eine Querlüftung ist in den meisten Fällen nicht möglich. Die Anbauräume sind oft kalt und feucht, besonders wenn sie nach Norden oder nach Westen liegen. Der Abort wird immer von mehreren Familien benutzt, doch sind in den großen Anbauhäusern mit drei Wohnungen in einem Stockwerk zwei Aborte für jedes Stockwerk vorhanden.

Die Räume und Fenster in diesen Häusern sind groß. Auch die Küche ist — im Gegensatz zu Wohnhäusern in östlichen Städten — ein großer freundlicher Raum, der gleichzeitig als Wohnraum benutzt wird. Das Schlafzimmer dient infolgedessen nicht als Wohnraum.

Einzimmerwohnungen sind in Duisburg recht selten. Soweit festzustellen war, handelt es sich bei den Mietern dieser Wohnungen um alleinstehende Personen, selten um junge, kinderlose Ehepaare. Ebenso sind Dach- und Kellerwohnungen nur in wenigen Häusern zu finden. Die Dachräume gehören zu den Wohnungen in den ausgebauten Stockwerken; Kellerwohnungen gibt es kaum, da die baupolizeilichen Vorschriften über Kellerwohnungen selten erfüllt werden konnten.

In den Mittelstandshäusern sind die Mansarden Schlafräume für die Dienstboten.

Nach 1900 beginnt die Tätigkeit der städtischen Wohnungsrevision. Sie erstreckt sich vorwiegend auf die älteren Kleinhäuser. Es wurden die größten Mängel abgestellt, die schlechtesten Wohnungen als unbewohnbar gesperrt, eine Trennung der Geschlechter in den Schlafräumen durchgeführt und die Belegungszahl der Wohnungen herabgesetzt. Auch bauliche Anforderungen wurden gestellt (Vergrößerung der Fenster, Ausbesserung der Dielen, Treppenanlagen, Aborte usw.), so daß die Lage der Wohnungen in den alten Kleinhäusern um 1914 nicht mehr so ganz ungünstig ist, wie sie oben geschildert wurde.

3. Aftermieter.

Das Halten von Quartiergängern war in Duisburg bis in die 90er Jahre weitverbreitet. Es wurden sowohl männliche als weibliche Quartiergänger aufgenommen. Die Unterbringung geschah fast immer in den Dachräumen. Da diese klein, niedrig und schlecht lüftbar waren, waren die gesundheitlichen Verhältnisse in diesen Räumen sehr ungünstig. Oft waren die Räume überfüllt, denn es war nicht selten, daß zwei bis drei Quartiergänger in einer Dachkammer untergebracht waren, oft zusammen mit den Kindern der quartiergebenden Familien. Am schlechtesten waren die Quartiere in der Altstadt und dem Öderich, im Gebiet der älteren Kleinwohnungen, wo die Räume einmal besonders klein und schlecht lüftbar waren, und außerdem die bauliche Beschaffenheit der Wohnungen meist recht viel zu wünschen übrig ließ.

In den 90er Jahren begann in größerem Umfang die Errichtung von Übernachtungsräumen und Ledigenheimen durch die Industrie und konfessionelle Vereine. Schon in den 70er Jahren hatte eine Weberei in Neudorf ein Mädchenheim eingerichtet, was aber recht schlecht besucht war, da man sich nicht darauf beschränkte, den Mädchen ein gutes Unterkommen zu gewähren, sondern gleichzeitig versuchte, auf die Mädchen erzieherisch einzuwirken. Die von der Industrie in den späteren Jahren errichteten Ledigenheime sind dagegen immer gut besucht gewesen. Da die Werke diese Heime nicht als Erwerbsquelle betrachteten, war es ihnen möglich, für wenige Pfennige ein Nachtquartier und oft auch Mittag- und Abendessen anzubieten. Auch die Geselligkeit, die in solchen Heimen herrschte, zog den Arbeiter an, dort zu wohnen. Infolgedessen nahm zwischen 1890 und 1900 das Quartiergängerwesen ab.

Die Revisionen der Quartiere durch die Stadt, die in den 90er Jahren häufiger wurden, fanden also zu einer Zeit statt, wo das Quartiergängerwesen schon bedeutend bessere Formen angenommen hatte. Trotzdem sind auch noch jetzt mancherlei Mißstände festzustellen. Wo es nötig war, griff die Stadt ein. Der Verwaltungsbericht von 1891/92, S. 11 ff., schreibt darüber:

> „Übrigens begegnet es im allgemeinen nur geringen Schwierigkeiten, die Quartiere ... entsprechend einzurichten, da die ledigen Arbeiter bei dem recht ausreichenden Verdienst, welchen sie hier meist haben, wohl im Stande sind, eine ordentliche Wohnung zu bezahlen."

Daß um 1914 das Schlafburschenwesen in Duisburg sehr zurückgegangen ist, ist aber wohl weniger ein Verdienst der Stadt, als eine Folge des allgemeinen Wohlstandes, der einmal den alleinstehenden Arbeiter instand setzte, für seine Unterbringung usw. mehr aufzuwenden als früher, und zweitens den Werken die Möglichkeit gab, die Heime mit einem Aufwand auszustatten (Bad, Speisesaal, Unterhaltungsräume, Leihbücherei u. a.), so daß der Arbeiter das recht billige Wohnen in solchem Heim der Unterbringung in einem Dachraum vorzog.

V. Teil.

Miete und Kosten.

1. Miete.

Erst im Jahre 1908 beginnt die Stadtverwaltung statistische Erhebungen in größerem Umfang anzustellen, und auch erst von diesem Zeitpunkt ab erscheinen Mitteilungen über diese Erhebungen. Völlig fehlt aber bis zum Jahre 1914 noch eine Wohnungsstatistik. Da kein Material über die Mietpreisbildung vorliegt, so war es mit Schwierigkeiten verbunden, Feststellungen hierüber, besonders für weiter zurückliegende Zeiträume, zu machen. Die Ausführungen dieses Abschnittes stützen sich daher auf die nur spärlich vorhandene Literatur, auf Angaben in den städtischen Verwaltungsberichten und in den Akten der Wohnungsrevision. Dies sich hieraus ergebende lückenhafte Bild wurde ergänzt durch Angaben von städtischen Beamten, die bei dem Mieteinigungsamt tätig waren und sich dort umfassende Kenntnis des Mietstandes im Jahre 1914 aneigneten.

Eine weitere Schwierigkeit, ein objektives Bild über die Entwicklung der Mieten zu gewinnen liegt darin, daß die wesentlichen Nebenumstände, die den Mietpreis beeinflußten, in nur wenigen Fällen nachprüfbar waren.

Wenn z. B. in einem Hause entgegen der Regel die Erdgeschoßwohnung eine höhere Miete aufweist als das II. Obergeschoß, so findet man hierfür in den rein zahlenmäßigen Unterlagen keine Erklärung. Eine Besichtigung des Hauses ergab dann oft, daß die Erdgeschoßmieter die Nutzung eines größeren Gartens hatten, daß diese Wohnung einen Anbau und damit einen Wohnraum mehr hatte oder ähnliche Umstände. Diese Feststellungen waren nur in seltenen Fällen möglich. Im übrigen waren zur Zeit der Feststellung für diese Arbeit durch den Krieg und die Geldblähe schon so viele Verschiebungen in den Mieten gegenüber den Vorkriegsverhältnissen eingetreten, daß ein Abgehen von dem vorhandenen Zahlenmaterial und eine Ermittlung an Ort und Stelle so viele Fehlerquellen in sich barg, daß hiervon abgesehen werden mußte.

Die Duisburger Mieten sind durchweg als niedrig zu bezeichnen. Sie liegen um einiges niedriger als die Mieten der Nachbarstädte

und rund um die Hälfte tiefer als die Berliner Mieten. Hierbei ist aber zu berücksichtigen, was dem Mieter für den Preis geboten wird. Wie in Westdeutschland üblich, stellt der Mieter Kochherde, Öfen und Badeeinrichtung selbst und trägt deren Unterhaltung. Daneben aber kann man wohl behaupten, daß die Ausstattung der Wohnungen in Duisburg im allgemeinen rückständiger war als in anderen westdeutschen Städten. Das in wenigen Jahrzehnten zu einer großen Arbeiterstadt angewachsene arme niederrheinische Landstädtchen hat nicht nur in seinem Äußeren, sondern auch in der Ausstattung der Wohnungen mit seiner zahlenmäßigen Entwicklung nicht Schritt gehalten. Zentralheizung, Parkettböden, Linoleumbelag, Doppelfenster, doppelte Treppenhäuser usw. sind Dinge, die selbst in den besten Wohnlagen in dem ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts wenig zu finden sind. Sogar in Bauanträgen aus den Jahren 1906 bis 1913 werden derartige Einrichtungen, falls sie geplant sind, als besonders luxuriös erwähnt. Auch die Zahl der Nebenräume ist fast immer, selbst in guten Wohnungen, auf das Notwendigste beschränkt; man begnügte sich mit Badezimmer, Dienstbotenzimmer (meist Mansarde) und Speisekammer. Besondere Ankleide- und Waschräume, Mottenkammern und ähnliche Räume, die in herrschaftlichen Mietkasernen üblich sind, waren in den zahlreich untersuchten Häusern nicht vorhanden. In einer abgeschlossenen herrschaftlichen Etage ist bei dem üblichen Duisburger Grundriß kein Platz für derartige Räume, besonders dann, wenn man von der Errichtung eines Anbaus absah. Wurde ein Anbau errichtet, so geschah es, um Etagen mit Großwohnungen (über 5 Räume) zu schaffen. Aber auch hier überschritt die Zahl der Nebenräume kaum die übliche Anzahl. Kurz vor dem Kriege wurden im Kaiserbergviertel einige Häuser erstellt, die üppiger ausgestattet waren. Hier wich man aber auch vom üblichen Grundriß wesentlich ab. Andererseits gab es z. B. auf der Prinz Albrechtstraße 1914 neu errichtete Einfamilienhäuser ohne elektrisches Licht.

Die Wohnungen der minder bemittelten Bevölkerung sind erst recht sehr einfach ausgestattet, insbesondere die kleinsten Wohnungen. Gemeinsamer Abort für zwei, seltener drei Mietparteien, besonders in den Anbauhäusern gemeinsame Wasserleitung und Ausguß auf dem Treppenabsatz oder dem Stockwerkflur sind die Regel bei allen älteren Häusern. Ist die Zahl der Räume groß und die Grundrißgestaltung so, daß die Wohnung abgeschlossen werden kann, so hat sie getrennte Wasser- und Abwasserleitung, nicht immer aber besonderen Abort. In den neueren Arbeiterwohnungen, besonders in Neudorf, sind die Wasser-Zu- und Ableitungen sowie der Abort für jede Woh-

nung getrennt, und es ist außerdem eine Abstellkammer neben der Küche und oft ein einfacher Küchenbalkon an der Hinterfront vorhanden. Auch eine Mansarde gehörte meist zur Wohnung. Wenn auch der Mietpreis einer Wohnung durch eine Reihe von Momenten wie Lage und Verhältnis von Angebot zur Nachfrage bestimmt wird, so dürften in erster Linie die Herstellungskosten der Wohngebäude einen Maßstab für die Miethöhen der Wohnungen der verschiedenen Bevölkerungsklassen geben. Nach Angaben des Stadtbauamtes betrugen die Herstellungskosten je qm überbauter Fläche für das Stockwerk vor dem Kriege M. 40.— bis M. 60.—. Der Unterschied im Herstellungsaufwand ist daher bedeutend und beträgt bis zu 50%. Der Satz für den cbm umbauten Raum liegt für Reihen-Miethäuser in mittlerer und einfacher Wohnlage zwischen M. 12.— und M. 15.—. Der Unterschied beträgt mithin 25%.

Die Mieten weisen entsprechend große Unterschiede auf. Der Jahresmietpreis für einen Raum schwankte zwischen M. 95.— und M. 145.—. Räume in Anbauwohnungen in Arbeiterhäusern kosten nur M. 70.— bis M. 80.— im Jahr, während gut ausgestattete Wohnräume in besten Lagen Mieten bis zu M. 200.— im Jahr erbringen. Dachwohnungen (Mansarden) erfordern einen Jahresmietaufwand von M. 45.— bis M. 60.— je Raum. Dieser Preis schwankt nach der Art des Ausbaues besonders der Stockwerkhöhe.

Diese Durchschnittsätze werden vom Stadtbauamt den Ertragsberechnungen zugrunde gelegt. Im einzelnen spielen die im folgenden zu erörternden besonderen Umstände eine Rolle bei der Mietpreisbildung.

A. Die Stockwerkslage.

In der Regel ist das erste Obergeschoß eines Wohnhauses am teuersten. Der Mietpreis der darunter und der darüber liegenden Stockwerke ist niedriger und erreicht seinen tiefsten Stand beim Dachgeschoß. Diese Preisunterschiede sind bei Arbeiterwohnhäusern geringer als bei Häusern in guten Wohnlagen. Es wurden sogar bei Arbeiterhäusern Einzelfälle festgestellt, in denen das I., II. und III. Obergeschoß denselben Preis hatte. Jedoch sind dies Ausnahmen.

Das II. Obergeschoß nähert sich im Preis der Erdgeschoßmiete, ist jedoch regelmäßig um ein geringes teurer als dieses.

Diese allgemein gültige Abstufung wird aber in folgenden Punkten durchbrochen:

a) Beim normalen Dreifensterhaus ist die Erdgeschoßwohnung die kleinste Wohnung, da der zum Treppenhaus führende Hausflur einen Teil der Wohnfläche in Anspruch nimmt. Bei diesem Haustyp ist daher die Erdgeschoßwohnung oft beträchtlich billiger als das II. Obergeschoß.

b) Bei älteren Dreifensterhäusern hat die Erdgeschoßwohnung oft einen ein Zimmer großen Anbau, den die Obergeschosse nicht haben. In diesen Fällen ist das Erdgeschoß mit dem II. Obergeschoß im Preise gleich oder sogar teurer.

c) Der Mieter der Erdgeschoßwohnung hat oft die Nutzung eines mehr oder weniger großen Gartens, oder er hat einen Stall, Schuppen oder Werkstatt im Hof mitgemietet.

In diesen Fällen ist die Erdgeschoßmiete unter Umständen sogar die teuerste im Hause. Da die älteren Dreifensterhäuser mit Anbauten oder Nebengelassen im Erdgeschoß meist von zahlungsschwächeren Mietern bewohnt werden, so ergeben sich bei sogenannten Arbeiterhäusern am ehesten Verschiebungen, die von dem oben dargestellten Normalzustand abweichen.

Bei drei untersuchten Arbeiterhäusern ergaben sich z. B. folgende Mieten:

	Hochfeld	Wanheimerort	Caßlerfeld
Erdgeschoß	98	89	96
I. Obergesch.	105	92	100
II. Obergesch.	95	85	92
III. Obergesch.	92	—	—
Dachgeschoß	—	44	48
Anbau	—	—	70

Die Zahlen stellen den Mietpreis eines Raumes im Jahre in Mark dar. Erhebungsjahr 1913.

Bei Häusern in besseren Wohnlagen ergaben sich folgende Zahlen:

	Dellviertel	Düssern	Neudorf
Erdgeschoß	150	110	120
I. Obergesch	170	127	135
II. Obergesch.	140	115	125
III. Obergesch.	—	—	—
Dachgeschoß zu den Wohnungen gehörige Mansarden.			
Anbau	—	—	—

Die übliche Abstufung der Preise der einzelnen Stockwerkslagen ist gerade bei besseren Wohnhäusern dadurch auch oft durchbrochen, daß die einzelnen Wohnungen mit oder ohne Mansarde vermietet sind oder vielleicht sogar zwei Mansarden zu einer Wohnung gehören.

Der Mansardenpreis im Jahr schwankt zwischen M. 42.— und M. 60.—. Er kann also den Mietpreis einer Wohnungen beträchtlich beeinflussen.

Die Gründe der Höherbewertung des ersten Obergeschosses gegenüber dem Erdgeschoß sind darin zu suchen, daß dieses Geschoß nicht den Unannehmlichkeiten des Verkehrs im Hausflur ausgesetzt ist. Es ist meist leichter heizbar und gilt als einbruchsicherer. Außerdem fällt gegenüber der Erdgeschoßwohnung die als unangenehm empfundene Verpflichtung zur Reinigung des Hausflures weg. Andererseits ist die Entfernung zur Straße und zum Keller und Hof geringer als bei den höheren Stockwerken. Es wird daher auch in den Häusern, in denen der Eigentümer selbst wohnt, fast immer das erste Obergeschoß von diesem bewohnt.

B. Anbaulage, Hoflage.

Anbauwohnungen, das sind Wohnungen, die ausschließlich im Anbau liegen und die kein straßenwärts gelegenes Fenster haben, sind ausschließlich in Arbeiterhäusern zu finden und zwar nur in älteren Gebäuden. Die nach 1900 errichteten Arbeiterhäuser haben regelmäßig keine Anbauten mehr. Anbauwohnungen gibt es daher nur in den älteren, verwohnten Häusern. Vielfach handelt es sich hier um abgewohnte Mittelstandshäuser. Diese Wohnungen gehören daher neben den Dachwohnungen zu den billigsten, zumal sie stets schlecht ausgestattet sind. Nur in den wenigsten Häusern findet man für den Anbau einen besonderen Abort; Wasser-Zu- und Abfluß ist auf dem Stockwerkflur.

Der Preis dieser Wohnungen beträgt M. 70.— bis M. 80.— je Raum im Jahr. In den schlechtesten Häusern in Caßlerfeld wird dieser Satz oft noch unterschritten; es wurden vereinzelt Preise von M. 62.— und M. 68.— je Raum ermittelt. Das Vorhergesagte gilt auch für Wohnungen in Hoflage, also Wohnungen im Hinter- oder Seitengebäude, die nur vom Hof zugänglich sind. Die Anzahl der Wohnungen in Hintergebäuden ist jedoch recht gering; bewohnt werden solche Wohnungen nur von der anspruchslosesten und zahlungsschwächsten Bevölkerungsschicht.

C. Wohnungsgröße und Mietpreis.

Die relative Miete stellt sich um so höher, je kleiner die Wohnung ist. Dies gilt natürlich nur, wenn von der Ausstattung der Wohnung abgesehen wird. Ein Vergleich zwischen einer Großwohnung, bei der

eine pomphafte Ausstattung mitbezahlt werden muß, und einer Arbeiter-Kleinwohnung muß hinken. Eine Bestätigung findet aber diese Behauptung, wenn in einem gleichmäßig ausgestatteten Haus Wohnungen verschiedener Größe sind.

So ergab sich in einem Hause in Wanheimerort folgendes Bild:

Stockwerk	Zimmerzahl	Jahresmiete	Miete pro Raum im Jahr
		M.	M.
Erdgeschoß	3 u. 1 Mans.	295 u. 50	98 bzw. 50
1. Obergeschoß	5	463	92
2. Obergeschoß	5	475	95
Dachgeschoß	3	132	44

Ergibt sich an Hand dieser Zahlen schon, daß die kleine Erdgeschoßwohnung gegenüber den größeren Obergeschoßwohnungen die teurere ist, so wird das Bild noch deutlicher, wenn man berücksichtigt, daß die aus 5 Räumen bestehende Wohnung im 2. Obergeschoß später geteilt wurde und die neuentstandene straßenwärts gelegene 2-Zimmerwohnung jetzt M. 115.— je Raum im Jahr kostete, während die hofwärts gelegene 3-Zimmerwohnung M. 81.— je Raum erbrachte. Es ergibt sich nach erfolgter Teilung folgendes Bild:

			M.
2-Zimmerwohnung			115.— je Raum
3	„		98.— „ „
3	„	(hofwärts)	81.— „ „
5	„		92.— „ „
5	„		95.— „ „

Das Dachgeschoß muß als Halbgeschoß außer Betracht bleiben. Daß die Miete der Kleinwohnung relativ die höchste ist, wurde durch Sachkenner wiederholt bestätigt. Die teuerste Wohnung ist die Einraumwohnung. Die Gründe hierfür seien zum Schluß dieses Abschnittes erläutert.

Die in der Arbeit von Schöbel (Schöbel, das Kleinwohnungswesen in Duisburg. Jena 1922, S. 36) aufgeführten Mietpreise stehen teilweise im Widerspruch zu dieser Behauptung. Schöbel führt folgende Mietpreise an:

Wohnung	mit	1	Raum,	Preis	je	Raum	im	Jahr	80.—	bis	100.— M.
„	„	2	Räumen,	„	„	„	„	„	90.—	„	110.— „
„	„	3	„	„	„	„	„	„	87.—	„	96.— „
„	„	4	„	„	„	„	„	„	92.—	„	100.— „

Leider vermißt man aber eine Auskunft, in welcher Wohnlage und in welcher Art von Häusern Schöbel seine Feststellungen machte.

Schon daß er zwischen dem niedrigsten und höchsten ermittelten Preis der Wohnungsgruppen eine erhebliche Spanne läßt, macht seine Angaben ziemlich wertlos. Vergleichen kann man nur Wohnungen gleicher Art und Lage. Daß dies hier geschehen ist, ist nach dem Ergebnis durchaus zu bezweifeln. Vielmehr scheinen die mageren Ergebnisse von Mietpreisermittlungen wahllos zusammengestellt zu sein.

Die Gründe für die verhältnismäßig hohen Mietpreise der Kleinwohnungen sind folgende:

a) Ein Haus mit vielen Kleinwohnungen erfordert ein Mehr an technischen Einrichtungen, wie Wasser-, Gas- und Lichtinstallation einschließlich Zähler, Kesselöfen in der Waschküche, Klosettanlagen usw.

b) Die Instandhaltung und Erneuerung dieser Anlagen erfordert erhebliche Aufwendungen durch den Vermieter.

c) Ob ein Haus drei Großwohnungen oder 6 Kleinwohnungen auf derselben Grundfläche hat, macht sich bei der Abnutzung stark bemerkbar. Dem Vermieter, der vor dem Kriege allgemein die Instandhaltung der Räume selbst bestritt, entstehen hierdurch erhebliche Unkosten, für die er in den Mieten Deckung finden muß. Die Mieterschaft der Kleinwohnungen schont im allgemeinen die Einrichtungen des Hauses weniger als die der Großwohnungen.

D. Die Straßenkosten.

Die Belastung des Hauses mit Straßenkosten, die je nach Straßenbreite, Bodenpreis und technischer Ausstattung schwanken, erfordert eine höhere Verzinsung und Amortisation des Hauses, die ihrerseits wieder auf die Miethöhe von Einfluß sind. Die folgende Zusammenstellung gibt ein Bild der Frontmeterbelastung in einer Reihe von Duisburger Straßen:

Straßen in der Nähe der Altstadt	
Köhnenstraße	226 M
Güntherstraße	170 „
Zweckviertel am Kaiserberg	
Schweizerstraße	225 M
Düssern	
Hansastraße	121 M
Hedwigstraße	140 „
Moltkestraße	168 „

Caßlerfeld		
Albertstraße	131	M
Neudorf		
Freiligrathstraße	180	M
Sternbuschweg	124	„
Grabenstraße	111	„
Hochfeld		
Antonienstraße	123	M
Reichsstraße	143	„
Eigenstraße	110	„
Heerstraße	111	„

Bei dem Pauschalsatz, der dem technischen Ausbau der Duisburger Straßen zu Grunde gelegt wird, kommt in diesen Zahlen nur der Unterschied der Straßenbreite und des Straßenbodenpreises zum Ausdruck. Es zeigen die höchsten Kostenbelastungen die Häuser im ersten Erweiterungsgebiet in der Nähe der Altstadt und im Zweckviertel am Kaiserberg. Bei ersteren sind die hohen Bodenpreise von Bedeutung, bei letzteren außerdem die große Breite der untersuchten Schweizerstraße. Die hohen Kosten der Freiligrathstraße sind auf die Breite dieser Straße von 15 m zurückzuführen. Die Straßen, die höhere Straßenkosten aufweisen, sind durchweg mit Häusern bebaut, in denen überdurchschnittliche Mieten gezahlt werden.

E. Die Entfernungs- und Verkehrslage.

Eine Verschiedenheit in der Miethöhe je nach der Entfernung von der Altstadt als Geschäftsstadt kommt in Duisburg nicht so sehr zum Ausdruck, da diese Tendenz von anderen Umständen vielfach durchkreuzt wird. Duisburg ist kein aus der Altstadt heraus organisch und konzentrisch gewachsenes Gemeinwesen. Es bestehen verschiedene Geschäftsmittelpunkte neben der Altstadt, wie die Hafengebiete und die Stätten der Industrieniederlassungen. Um diese Mittelpunkte sind sich überschneidende Kreise anzunehmen, innerhalb derer die Miethöhe ausgehend vom Mittelpunkt abnimmt. So ist für den Stadtteil Hochfeld die Lage zum industriellen Rheinufer — der Arbeitsstätte der Bevölkerung — von mindestens derselben Wichtigkeit wie die Citynähe. Dann sind in diesem Bezirk die Lagen in der Nähe des Brückenplatzes und des Schlachthofes — die Hauptgeschäftslagen — gesucht und werden höher bewertet. Im großen östlichen und südöstlichen Wohngebiet wird die Nähe des Hauptbahnhofes besser bezahlt

und ganz besonders die über 2 km von der Altstadt entfernten guten Wohnlagen im Kaiserberg-Zweckviertel. Daneben sind allerdings auch die der Altstadt am nächsten liegenden Wohnviertel, das Dell- und noch mehr das Wasserviertel, höher bewertete Wohnlagen. Diese Unterschiede in Zahlen nachzuweisen ist nicht ganz einfach, da die Nähe einer Verkehrslinie oder einer Geschäftsstraße schon von Einfluß auf die Wertschätzung der Mieter und damit auf die Höhe der Mieten sein kann. Es werden in solchen besonders geschätzten Lagen — bes. im Kaiserberg- und Wasserviertel — die höchsten Duisburger Mieten gezahlt, 160—200 M. je Raum im Jahr, während schon im weniger geschätzten Dellviertel (es führt hier nur eine unzureichende Straßenbahnverbindung zur Altstadt) die Miethöhen zwischen 120 und 150 M. liegen. Es ist in diesem Zusammenhang noch die Frage von Interesse, wie der Bau einer neuen Straßenbahnlinie auf die Miethöhen einwirkt. In Duisburg entstand um 1906 die neue Straßenbahnlinie nach Meiderich, die die Gegend am Hindenburgplatz in günstige Verbindung mit der Altstadt brachte. Die Mieten in dieser Gegend lagen vorher recht niedrig zwischen 80—90 M. je Raum im Jahr. Nach Fertigstellung und Inbetriebnahme der neuen Strecke zogen die Mietpreise an und erreichten um 1910 stellenweise eine Höhe von 120—140 M., eine Steigerung, die die übliche in diesen Jahren wesentlich überschritt.

In Arbeiterwohngebieten sind Unterschiede, die durch die Verkehrs- oder Entfernungslage hervorgerufen sind, nicht so sehr festzustellen. Die Wohnungen in der Nähe der Wanheimerstraße in Hochfeld (1,5—2 km von der Stadtmitte) zeigen keinen wesentlichen Mietunterschied gegenüber den Arbeiterwohnungen in Wanheimerort, die zwischen 3 und 4 km von der Altstadt entfernt liegen. Auch die Wohnungen in Neudorf bringen denselben Mietertrag bis auf die abseits gelegenen in der Nähe der Eisenbahnstrecke Mülheim—Speldorf—Hochfeld-Süd. Hier sinken die durchweg gezahlten Mieten von 90—100 M. auf 75—90 M. Ähnlich gering bewertet werden die Wohnhäuser am Kalkweg (3—4 km von der Stadtmitte) und in Wanheim-Angerhausen vor Errichtung der dortigen industriellen Werke. Hier kommt Entfernungs- und ungünstige Verkehrslage zusammen, um diese Wohnungen wenig begehrt zu machen.

Die Wohnungen in der Altstadt werden nicht besonders hoch bewertet und bringen besonders im Öderich und an der Oberstraße recht niedrige Mieten. 90—110 M. je Raum ist die Regel. Es handelt sich hierbei aber ganz ausschließlich um alte kleine Häuser, deren jüngste aus den 1850er Jahren stammen. Aber auch die wenigen

neueren Wohnungen in den Geschäftsstraßen üben keine besondere Anziehungskraft aus, was in erster Linie auf die engen Straßen und den Großstadtlärm zurückzuführen ist. Mieten von 110—130 M. wurden hier für mittlere Wohnungen festgestellt. Diese Mieten sind wohl etwas höher als die gleichwertiger Wohnungen außerhalb der Stadt, liegen aber bei weitem nicht so hoch, wie man es bei der günstigen Lage erwarten sollte.

F. Lage zu Grünflächen u. dergl.; gesellschaftliche Abstempelung der Lage.

Zwei Bezirke der Stadt Duisburg verdanken ihre Wertschätzung und die als deren Folge auftretenden höheren Mieten ihrer günstigen Lage zu Grünflächen. Beide sind in der Bauordnung von 1900 zu Zweckvierteln, reinen Wohnvierteln teils mit offener bis 2½stöckiger Bebauung, erklärt worden, um eine ungesunde Bodenpreisbildung hier einzudämmen [1]). Es sind dies das Kaiserbergviertel und die Düsseldorferstraße mit einigen Nebenstraßen. Hier werden neben dem vor dem Kriege noch wenig entwickelten Wasserviertel die höchsten Mieten in Duisburg gezahlt. Das Kaiserbergviertel liegt am Fuße des mit Wald und Anlagen (Botan. Garten) bestandenen Kaiserbergs und wird durchschnitten von der breiten mit Bäumen bepflanzten Kaiser-Wilhelmstraße, Schweizerstraße, Denkmalstraße und Mülheimerstraße. Das Gebiet an der Düsseldorferstraße ist wesentlich kleiner und enthält als reizvolle Anziehungspunkte nur die breite alleeartige Straße und einige für die Öffentlichkeit nicht zugängliche Parks. Das Interesse für diese Wohnlage ist schon vor dem Kriege zurückgegangen und hat nach dem Kriege infolge des Rangierbahnhofbaues in nächster Nähe und des immer stärker werdenden Automobilverkehrs auf der Düsseldorferstraße ein noch stärkeres Sinken gezeigt.

Leicht weichende Mieten vor dem Kriege deuteten das schwindende Interesse an; für die Nachkriegszeit ist es aus den stärker als im übrigen Stadtgebiet zurückgehenden Bodenpreisen zu erkennen. Eigentümlich ist das mangelnde Interesse an den dem Kaiserbergviertel an Schönheit gleichkommenden Lagen an der hinteren Lotharstraße. Soweit hier nicht die schlechtere Verkehrsverbindung dieser Gegend von Einfluß ist, spielt gesellschaftliche Abstempelung der Gegend eine Rolle. Das Kaiserbergviertel gilt nun mal für den Duisburger Wohnungssuchenden als das ideale Wohngebiet, wo jeder, der die Mittel dazu erschwingen kann, zu wohnen wünscht.

[1]) vgl. Bodenpreise S. 163 und Zweckviertel S. 45.

Es ist das Hauptwohngebiet der höheren Angestellten und Beamten sowie der wohlhabenden Kaufmannschaft, und es wird als Vorzug betrachtet, hier wohnen zu können, obwohl manche Straßen und Wohnungen in diesem Viertel durchaus nicht besondere Vorteile bieten (z. B. Prinzenstraße, Moltkestraße, Hohenzollernstraße z. T. usw.). Demgegenüber ist die schöne Waldlage an der mittleren und hinteren Lotharstraße immer vernachlässigt worden und deshalb zum großen Teil unbebaut geblieben. Das benachbarte bebaute Neudorf insbes. seine Bebauungsgrenze nach dem Walde zu, mit all' den Häßlichkeiten einer solchen (Schuttplätze, brachliegende Bauplätze usw.) drückte diesem Gebiet den Stempel auf und hielt die Mieten im Gegensatz zu dem jenseits der Mülheimerstraße gelegenen Kaiserbergviertel ziemlich niedrig (95—120 M. je Raum im Jahr). Die Nachkriegszeit hat dagegen gezeigt, welche städtebaulichen Möglichkeiten hier vorhanden waren. Es wurde eines der schönsten und reizvollsten Duisburger Wohngebiete geschaffen. Trotzdem gilt auch heute noch das Kaiserbergviertel als beliebteste Wohnlage, und das östliche Neudorf hat die Anerkennung noch nicht gefunden, die es verdient.

Die Erzielung höherer Erträge aus den Häusern gesuchter Wohnlagen wirkt infolge der Monopolstellung des Bodens in stärkstem Maße auf die Bodenpreise. Das obenskizzierte Bild der Duisburger bezirklichen Mietunterschieden der Wohnungen gilt mit Ausnahme der reinen Geschäftslagen, in denen gewerbliche Räume den Ertrag steigern, unabgeändert für die Bodenpreise der bebauten Lagen[2]). Die Abhängigkeit zwischen Miete und Bodenpreis ist damit bestätigt. Aber es bedingen nicht ursprünglich die hohen Bodenpreise eine höhere Forderung des Vermieters, sondern die Aussicht auf höheren Ertrag aus den Mieten in den bevorzugten Lagen ist Ursache des Steigens der Bodenpreise. Des weiteren war Zweck der obigen Ausführungen zu zeigen, daß mancherlei Nebenumstände Mietverschiedenheiten zur Folge haben können, und daß diese also nicht nur Grundrentenerscheinungen sind.

Zum Schlusse folgt an Hand des leider sehr knappen Materials eine Darstellung der historischen Entwicklung der Duisburger Mieten. Es fehlen den hierfür gesammelten Zahlen fast immer die Angaben über die Lage und den sozialen Charakter der Wohnungen. Die Angaben aus den Verwaltungsberichten beziehen sich zum großen Teil auf Mieten in Häusern gemeinnütziger Bauvereine und ähnlicher Wohnungsproduzenten, die auf vollen Gewinn verzichten. Diese haben hier nur beschränktes Interesse und sind deshalb weggelassen.

[2]) vgl. Bodenpreise S. 163.

Die Übersicht auf S. 139 gibt ein Bild der Mietsteigerungen von 1885—1913. Trotz ihrer Unvollkommenheit zeigt sie, daß in diesem Zeitraum Mietsteigerungen von 100% und darüber eingetreten sind. Starke Steigerungen erfolgen in den 90er Jahren und von 1904 bis 1913. Diese Mietsteigerungen sind nun nicht einfach so zu erklären, daß die Hausbesitzer unter Ausnutzung einer Zeit der Wohnungsknappheit die Mietpreise heraufsetzten. Es sind vielmehr eine Reihe anderer Gesichtspunkte von Einfluß. Die Steigerung der Arbeitslöhne und Baumaterialpreise ist im einzelnen nicht festzustellen; aber sie hat stattgefunden und wirkt auf die Mieten. Erhöhte Ansprüche an den Straßenausbau, die immer stärkere Einschränkung des wilden Bauens, der zwangsweise Anschluß an das Kanalsystem gerade in den Jahren nach 1885 wirken mieterhöhend. Dazu kommt die immer bessere Ausstattung der Wohnungen. Einrichtungen, die zu Beginn des Zeitabschnittes, für den Mieten festzustellen waren, noch als Luxus galten, finden sich nach 1900 schon in allen neueren Arbeiterhäusern. Ich erwähne nur die Wasserspülung. Unter Umständen kommen noch Erhöhungen städtischer Abgaben und Steuern dazu, die gleichfalls auf die Mieter abgewälzt werden.

Wie die Verwaltung, die stets, wenn auch mit unzulänglichen Mitteln, versucht hat, auf niedrige Mieten besonders für den Arbeiterstand hinzuwirken, die Gewinnaussichten der Duisburger Wohnungsunternehmer beurteilt, zeigt folgender Auszug aus dem städtischen Verwaltungsbericht:

„Je nach Lage und Beschaffenheit der Wohnungen wurde jährlich für je ein Zimmer an Miete gezahlt, und zwar für Arbeiter- und kleinere Wohnungen 60 bis 85 M., für mittlere und bessere Wohnungen 100—200 M. Die Preise können nach den Verhältnissen des niederrheinischen-westfälischen Industriegebietes nicht als hoch bezeichnet werden, wie denn überhaupt das Vermieten von Wohnungen hier nicht zu den besonders zinsbringenden Geschäften gehört. Tatsache ist jedenfalls, daß die Mietpreise in einigen Nachbarstädten 10 bis 30% höher sind als in Duisburg." (Verw.-Bericht 1902/3, S. 28.) Dieser Bericht stammt aus einer Zeit, in der ein an sich normaler, für Duisburg aber immerhin bemerkenswerter Leerbestand an Wohnungen von etwa 3% vorlag. Infolge dieses Leerbestandes hat die Stadtverwaltung damals Ermittlungen über die Höhe desselben und über die allgemeine Miethöhe angestellt. Es mag sein, daß durch das Leerstehen die Mieten gedrückt waren. Daß aber die Verdienstmöglichkeiten der Wohnungsunternehmer im folgenden Jahrzehnt sich nur mäßig besserten, zeigt die folgende Zusammenstellung.

Jahr	Art der Wohnung	Preis je Raum im Jahr in M.
1885	Arbeiterwohnung [1])	45
1892	„	40— 60
1897	„ (Paradiesstraße) [2])	60— 75
„	„ bei 1 Raum [3])	68— 75
	„ bei 2 Räumen	60— 71
1903	„	60— 85
1904	„ (Caßlerfelderstraße) [2])	60—100
1906	„ „ [2])	70—100
1907	„ „ [2])	85—100
1913	? bei 1 Raum [3])	80—100
	bei 2 Räumen	90—110
	bei 3 Räumen	87— 96
	bei 4 Räumen	92—100

Mittlere und beste Wohnungen.

1892	Preis je Raum im Jahr in M.	60—75 [2])
	„ „ „ „ „ „ „	70—120 [2])
1903	„ „ „ „ „ „ „	100—200 [2])
„	„ „ „ „ „ „ „	90—100 [3])

Quellen: [1]) Bericht über die 2. Generalversammlung des Rhein. Vereins zur Förderung des Kleinwohnungswesens. Düsseldorf 1898.
[2]) Nach Angaben auf den Revisionsbogen der städt. Wohnungsrevision und den Verwaltungsberichten.
[3]) Schöbel, Das Duisburger Kleinwohnungswesen. Jenaer Dissertation 1922. S. 35—37.

Mietsteigerung im 1. Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts.

Untersucht sind jedesmal dieselben Arbeiterhäuser in Caßlerfeld. Quelle: Revisionsbogen der städt. Wohnungsrevision.

Es kostete ein Raum:

a) 1904.	
bei 2 Wohnungen	60 M.
bei 4 „	75 „
bei 3 „	80 „
bei 2 „	90 „
bei einer Wohnung	100 „

Dieselben Häuser; untersucht sind 6 Wohnungen. Es kostete ein Raum:

b) 1906.

bei einer Wohnung	70 M.
bei „ „	75 „
bei 3 Wohnungen	80 „
bei einer Wohnung	100 „

Dieselben Häuser; untersucht sind 8 Wohnungen. Es kostete ein Raum:

c) 1907.

bei einer Wohnung	85 M.
bei 6 Wohnungen	80 „
bei einer Wohnung	100 „

2. Aufbaukosten.

Die Feststellung der Aufbaukosten von Wohnhäusern stieß in Duisburg auf besondere Schwierigkeiten, da weder brauchbare Brandkassenwerte (ein Versicherungszwang besteht nicht) noch Schätzungen eines städtischen Wertbemessungsamtes vorhanden waren. In den Akten des Grundsteueramtes waren auch keine brauchbaren Werte zu finden, zumal bei den Steuerpflichtigen, die im Besitz mehrerer Objekte waren, diese zusammen in einer Zahl erschienen. Es mußte deshalb jedes untersuchte Haus einzeln geschätzt werden, eine Arbeit, die mit Unterstützung eines erfahrenen technischen Beamten des Stadtbauamtes vorgenommen wurde. Diese Schätzungen erfolgten unter Zugrundelegung der für 1914 gültigen Werte wie folgt:

1. Schätzung nach qm überbauter Fläche. Es wird für das Stockwerk je nach Ausstattung ein Preis des qm mit 40—60 M. zu Grunde gelegt. Der Satz für Dachgeschosse wird je nach dem Grade des Ausbaus ermäßigt. Der Keller wird mit der Hälfte des Stockwerksatzes berechnet.

2. Schätzung nach cbm umbautem Raum. Wohn-Reihenhäuser je cbm 12—15 M., offene Bebauung je cbm 18—25 M. je nach der Ausstattung.

Die Einschätzung der Häuser an Hand dieser Sätze erfordert genaue Kenntnis jedes Hauses, die auf Grund der Hausakten und durch Besichtigungen erlangt wurde. Für einige wenige Häuser war es möglich, tatsächliche Aufbaukosten zu erhalten. Der Vergleich dieser Zahlen mit nach beiden oben geschilderten Verfahren errechneten Werten zeigte, daß die Berechnungsart, die beim Stadtbauamt allgemein im Gebrauch ist, brauchbare Werte ergibt.

Eine Berücksichtigung der Baukostenschwankungen, die auf die allgemeinen Wechsellagen — Schwanken der Löhne und Material-

kosten — zurückzuführen sind, findet bei diesem Verfahren nicht statt. Die Aufbauwerte sind einheitlich auf den Zustand von 1914 gebracht und erleichtern dadurch die Vergleichsmöglichkeiten.

Die Aufbaukosten sind der höchste Kostenanteil an den Gesamtkosten des bebauten Grundstücks. Die Höhe des Anteils sinkt bei teuren Bodenlagen und ist am niedrigsten in teuren Geschäftslagen in der City. Aber auch innerhalb der hier untersuchten Wohnlagen ist der Einfluß des Bodenpreises zu erkennen, obwohl in diesen Lagen stets die besser ausgestatteten, also in den Aufbaukosten höher liegenden, guten Miethäuser errichtet wurden. Von den untersuchten Wohngebäuden stehen auf teuerem Boden die Häuser:

1. Schweizerstraße	Gebäudeanteil	66,7	Bodenanteil	26,9
2. Güntherstraße	„	67,3	„	28,6
3. Köhnenstraße	„	71,2	„	24,6

Es sind dies die Häuser, die von den untersuchten 14 Häusern den niedrigsten Aufbaukostenanteil haben.

Die höchsten Baukostenanteile haben die beiden 4—4½stöckigen Wohnhäuser mit 83,1 bzw. 83,6%. Die hohe Stockwerkzahl verteuert hier den Aufbaupreis.

Im übrigen liegen die Kostenanteile des Aufbaus zwischen 72 bis 77% — am häufigsten um 75% — der Gesamtkosten. Nach der Größe des der einzelnen Mietpartei zur Verfügung stehenden Wohnraums geordnet ergibt sich folgendes Bild:

No.:	Räume je Partei	Aufbaukostenanteil in %	
1	2,2	72,3	
2	2,5	83,6	
3	2,7	75,5	
4	2,7	75,9	
5	2,8	75,1	
6	3,0	75,9	
7	3,6	72,5	
8	3,6	77,5	
9	4,2	76,1	
10	4,7	83,1	(billiger Boden)
11	5,0	66,7	
12	5,0	71,2	(gewerbl. Räume)
13	5,0	74,5	(gute Ausstattung)
14	7,0	67,3	

Die Gebäude mit Kleinwohnungen, die in weniger guten gesellschaftlichen Lagen errichtet sind, in denen der Boden billiger ist, haben den höchsten Baukostenanteil. Nicht zutreffend ist dies für

Straße	Graben-	Hansa-	Albert-	Schweizer-	Hedwig-	Günther-
Baukosten	18 000	24 000	24 500	29 000	20 500	18 500
Bürgersteig- und Anschlußkosten	387	421	357	719	347	317
Summe	18 387	24 421	24 857	29 719	20 847	18 817
mittl. Straßenbodenkosten	480	427	585	1 905	635	759
Straßenbau- und Kanalkosten	561	760	442	952	443	379
Summe	1 041	1 187	1 027	2 857	1 078	1 138
Bodenkosten	4 800	6 500	3 850	12 000	5 000	8 000
Gesamt-Kosten	24 228	32 108	29 734	44 576	26 925	27 955
Aufbaukosten % der Gesamtkosten	75,9	76,1	83,6	66,7	77,5	67,3
Straßen- % der Gesamtkosten	4,3	3,7	3,5	6,4	3,9	4,1
Boden- % der Gesamtkosten	19,8	20,2	12,9	26,9	18,6	28,6

Art des Hauses	Arb.-Hs.	mittl. Mieths.	Arb.-Hs.	herrsch. Mieth.	mittl. Mieths.	herrsch. Mieths.
Baujahr	1906	1895	1906	1901	1898	1897
Front in m	8,68	9,75	7,80	12,70	7,50	6,60
Stockwerkzahl	3½	3	4½	3	3½	3
Anbauten (Stockw./Zimmerz.)	—	3/1	3/2	—	3/1	3/2
Bewohnbare Räume, dsgl. Dachräume	12/3	17/3	20/3	15/5	11/4	14/—
Räume je Mietpartei (ohne Dachräume)	3	4,2	2,5	5	3,6	7

das Haus Nr. 10, das als gut eingerichtetes, von gehobenerer Mieterschaft bewohntes vierstöckiges Haus mit 4- und 5-Zimmer-Wohnungen doch 83,1% Baukostenanteil aufweist. Es liegt aber trotz der großen Wohnungen im Arbeiterviertel mit billigem Boden. Die beiden Häuser Nr. 11 und 14 mit 5- bzw. 7-Zimmer-Wohnungen liegen in bevorzugten Wohnvierteln mit teuerem Boden. Der Baukostenanteil sinkt infolgedessen auf 66,7 bzw. 67,3% trotz der erhöhten Aufwendungen für die innere Ausstattung.

Die Hausbaukosten, deren Anteil an den gesamten Herstellungskosten am wenigsten eine Senkung verträgt, ohne daß eine Ver-

Antonien-	Reichs-	Freilig-rath-	Moltke	Köhnen-	Sternbusch-weg	Eigen-	Heer-
23 500	19 500	21 000	14 400	41 000	23 000	18 000	15 500
438	434	453	320	920	433	347	446
23 938	19 934	21 453	14 720	41 920	23 433	18 347	15 946
718	761	1 027	630	1 743	400	405	649
562	792	909	550	732	840	427	447
1 270	1 553	1 936	1 180	2 475	1 240	832	1 096
3 600	4 900	5 200	4 400	14 500	6 800	5 000	5 000
28 808	26 387	28 589	20 300	58 895	31 473	24 179	22 042
83,1	75,5	75,1	72,5	71,2	74,5	75,9	72,3
4,4	5,9	6,7	5,8	4,2	3,9	3,4	5,0
12,5	18,6	18,2	21,7	24,6	21,6	20,7	22,7
Arb.-Hs.	Arb.-Hs.	Arb.-Hs.	mittl. Mieths.	mittl. Mieths. m. Laden	mittl. Mieths.	Arb.-Hs.	Arb.-Hs
1906	1897	1913	1906	1907	1910	1912	1891
10,25	10,15	10,70	7,00	12,00	10,00	7,50	9,85
4	3	3	$2^1/_2$	3	$3^1/_2$	3	3
—	—	—	2/2	3/1	—	—	—
19/3	19/—	14/3	—	—	15/5	11/2	—
4,7	2,7	2,8	3,6	5	5	2,7	2,2

schlechterung der Wohnungsverhältnisse die Folge sein würde, haben also bei den Häusern mit Kleinwohnungen den größten Anteil.

3. Straßenkosten.

Die Kosten der Offenlegung und Einrichtung der Straßen tragen seit Erlaß des Fluchtliniengesetzes von 1875 und der daran anschließenden Ortsstatute die Anlieger. Da in den Bestimmungen des Fluchtliniengesetzes den Gemeinden weitgehender Spielraum in der Umgrenzung ihrer Anforderungen an die Anlieger gegeben wurde,

sind in den einzelnen Städten die Belastungen der Anlieger verschieden und ebenso unterschiedlich sind die Gegenleistungen der Gemeinden.

Bei der Betrachtung der Straßenkosten ist zu trennen zwischen den Straßenbodenkosten, also derjenigen Belastung der Anlieger, die dadurch entsteht, daß die Teile der Parzellen, die in die geplante Straße fallen, unentgeltlich an die Gemeinde abgetreten werden müssen und den technischen Straßenkosten oder Ausbaukosten, die durch die Herrichtung der Straße, also durch Planierung, Befestigung, Entwässerung usw. entstehen. Die Höhe der Belastung der einzelnen Bauparzellen mit Straßenbodenkosten wird bestimmt durch den Preis des Bodens und die Größe des abzutretenden Landes (sich ergebend aus Straßenbreite und Frontlänge). Diese Belastung wird um so empfindlicher für den Parzellenbesitzer, je kleiner die Restparzelle ist, die als Bauland übrig bleibt. Sind die Maße und die Quadratmeterpreise des abzutretenden Landes bekannt, so sind die Belastungen der einzelnen Parzellen leicht zu errechnen. Für eine exakte Berechnung wäre es also notwendig, auf dem Katasteramt die Größe der Flächen festzustellen, die die einzelnen Parzellen abtreten. Im Rahmen dieser Untersuchung war das leider nicht möglich. Sie beschränkt sich daher darauf, größte und kleinste Werte der Belastung und daraus abgeleitete mittlere Werte festzustellen. Diese Berechnung wird für Duisburg dadurch verwickelt, daß dem Anlieger, der mehr als die Hälfte des Straßenlandes abtritt, für jeden qm des Landes, was über die Mittellinie der Straße herausragt, 5 M. vergütet werden, während der Gegenüberliegende damit belastet wird. Hieraus ergibt sich, daß bei einem Baulandpreis von 5 M. je qm infolge der Vergütung jeder Anlieger gleichviel bzw. das Minimum an Belastung tragen muß. Muß dagegen einer der Anlieger das gesamte Straßenland bei einem über 5 M. liegenden Baulandpreis abtreten, und erhält er für die Hälfte des Landes nur 5 M. je qm vergütet, so ergibt sich das Maximum an Belastung. Auf der Übersicht auf S. 150 sind diese Werte für 15 Duisburger Parzellen ermittelt. Die niedrigsten bzw. höchsten Werte enthalten die Spalten 6 und 9. Die mittleren Werte enthält die Tabelle 1, S. 149, Spalte 5. Die tatsächlichen Werte liegen nicht genau bestimmbar zwischen den beiden äußersten und nähern sich ihnen je nach Bodenpreis und der Art, wie die Straßenfluchtlinien die Parzelle anschneiden. Für die weiteren Berechnungen sind die mittleren Werte genommen. Die Berechnung ist für 7 Parzellen, die an einem öffentlichen Feldweg lagen und die deshalb nur einen Teil des Gesamtstraßenlandes abtreten und für

8 Parzellen, die durch die Straße völlig neu aufgeschlossen werden, durchgeführt. Es ergeben sich für die Berechnung folgende Formeln:

A. Ein Feldweg ist vorhanden:

Kleinste Belastung: $\frac{b_1}{2} \cdot f \cdot 5$

Größte „ $\frac{b_1}{2} \cdot f \cdot x - b_1 \cdot f \cdot 2{,}5$

B. Es ist kein Feldweg vorhanden.

Kleinste Belastung: $\frac{B}{2} \cdot f \cdot 5$

Größte „ $B \cdot f \cdot x - B \cdot f \cdot 2{,}5$

In diesen Formeln ist:

b_1 = B — b = Gesamtstraßenbreite — Feldwegbreite;
f = Parzellenfront;
x = ungefährer Bodenpreis je qm in M. z. Zt. der Bebauung.

Die vier Reihen ergeben für die an verschiedenen Straßen liegenden 15 Duisburger Parzellen sehr verschiedene Zahlen. Bei Straßen, die ehemals Feldweg waren, liegen die kleinsten Werte zwischen 8,2 und 18,1 v. H., im Durchschnitt 13,8 v. H. Belastung des restlichen Baulandes; die größten liegen zwischen 15,0 und 33,2 v. H., im Durchschnitt 25,2 v. H. Das günstigste Ergebnis zeigt die Parzelle an der Hansastraße (A 2) mit nur 8,2 bzw. 15,0 v. H. Belastung. Ursachen dieser niedrigen Werte sind einmal die große Feldwegbreite von 9 m, bei einer Straßenbreite von nur 15 m, so daß von jedem Anlieger nur $^6/_2$ m in der Breite abzutreten sind und noch mehr die schmale tiefe Parzellenform mit nur 9,75 m Straßenfront bei einer Größe von 352 qm, also einer Tiefe von über 35 m. Die höchste Belastung mit 18,1 bzw. 33,2 v. H. zeigt eine Parzelle an der Schweizerstraße (A 3), bei der es sich um eine Breite des abzutretenden Landes von $^{10}/_2$ m und eine Straßenfront von 12,70 m handelt bei einer Parzellengröße von 350 qm und einer ungefähren Tiefe von 27 m. Der wesentliche Einfluß der Parzellenform ist aus diesen beiden Beispielen zu ersehen. Bei den Parzellen unter B der Übersicht Nr. 2 wird der Einfluß der Straßenbreiten auf die Belastung mit Straßenbodenkosten ersichtlich. Die untersuchten Grundstücke liegen sämtlich an Straßen, die vor der Aufschließung nicht öffentliche Wege waren. Hier schwanken die kleinsten Sätze zwischen 18,0 und 42,7 v. H. — im Durchschnitt 28,5 v. H. — und die größten liegen zwischen 31,6 und 64,0 v. H. — im Durchschnitt 43,3. Die kleinste Be-

lastung zeigt hier die Parzelle mit der kleinsten Front (B 4) und einer Straßenbreite von nur 11,50 m, während sich die größte Belastung für eine besonders kleine Parzelle (B 8) mit einer üblichen Frontlänge von 10,25 m und einer Straßenbreite von 15 m ergibt.

Es handelt sich bei den untersuchten Grundstücken der Übersicht 2 um normale Wohngrundstücke in den verschiedenen Duisburger Wohnvierteln. Eckgrundstücke sind ausgeschieden.

Bei der folgenden Grundrentenberechnung ist der Straßenboden mit 5 M. je qm, seinem gärtnerischen Wert, eingesetzt. Es sind also die kleinsten ermittelten Werte zu Grunde gelegt, da es sich um Ermittlung der Baugrundrente handelt.

Die technischen Straßenkosten wurden nach einem für alle Duisburger Straßen[3]) gültigen Pauschalsatz erhoben, der kurz vor dem Kriege je qm Straßenland ausschließlich des Bürgersteiges 14 M. betrug. Dieser Satz schwankte im Laufe der Jahre mit den Schwankungen der Löhne und Materialkosten. Die Befestigung des Bürgersteiges, die erst bei Errichtung des Gebäudes gefordert wurde, wird im folgenden nicht zu den Straßen-, sondern zu den Hausbaukosten gerechnet[4]).

Der Pauschalsatz von 14 M. je qm Straßenland wurde von der Verwaltung wie folgt errechnet:

Erdbewegung	1.— M.
Packlage	2.— „
Planum	0,50 „
Pflasterung	10,50 „
zusammen	14.— M.

Es wurden also u. a. nicht berechnet: Wasserleitungs-[5]) und Beleuchtungsanlagen, Entwässerungsanlagen, etwaige Baumbepflanzung mit Ausnahme des Hauptstraßenkanals, der den anliegenden Häusern mit 15 M. je Frontmeter berechnet wurde. Ausgehend von der Ansicht, daß die Straße nicht nur dem Interesse des Anliegers, sondern auch dem allgemeinen Verkehr dient, wurde ein Teil der Ausgaben für Straßenausbau von der Stadtkasse übernommen. Infolgedessen sind die technischen Straßenkosten in Duisburg niedrig und

[3]) Von einer Erläuterung der techn. Kosten der beiden einzigen vor dem Kriege asphaltierten Straßen wird hier abgesehen, da dies reine Geschäftsstraßen waren.

[4]) Auch schon vor Erlaß des Fluchtliniengesetzes trug der Bauende die Befestigung des Bürgersteiges, während die Herstellung der Straße Aufgabe der Stadt war.

[5]) vgl. S. 59.

liegen in den in Übersicht 1 untersuchten 14 Fällen neunmal unter den Straßenbodenkosten. In vier Fällen überschreiten sie die Bodenkosten um 4,0—17,9 v. H. und in einem Falle betragen sie mehr als das Doppelte der Straßenbodenkosten. Es handelt sich hier um eine 18 m breite Straße, bei der infolge der großen Breite des ehemaligen Feldweges die Bodenkosten recht niedrig liegen (Nr. 12).

Das Verhältnis zwischen technischen und Bodenkosten bei Straßen, die vor Erlaß des Fluchtliniengesetzes auf öffentliche Kosten eingerichtet wurden, liegt etwas anders. Die Bodenkosten betragen bei Straßen, die ehemals Feldweg waren, oft nur $^1/_4$—$^1/_5$ der technischen Kosten. Aber auch bei gänzlich neu zu schaffenden Straßen sind die Bodenkosten niedriger, wie folgende Übersicht zeigt:

a) Straßen, die Feldwege waren.

Straße	Bodenkosten	techn. Kosten	Verhältnis d. Kosten
Am Bocksbart	1 228.—	4 361,—	1 : 4
Musfeldstraße z. T.	4 038,—	20 393,—	1 : 5
Feldstraße	2 346,—	11 314,—	1 : 5,5
b) Straßen ohne ehem. Feldweg.			
Friedensstraße	15 000,—	17 000,—	1 : 1,13
Köhnenstraße z. T.	7 453,—	10 347,—	1 : 1,43
Realschulstraße	8 083,—	9 296,—	1 : 1,12

Ursachen der niedrigen Bodenkosten sind die damals wesentlich niedrigeren Bodenpreise. Ein günstiger Erwerb des benötigten Straßenlandes gelang leicht, da die Anlieger gern ein Opfer brachten, um die baldige Aufschließung zu erreichen und um in deren Folge Gewinne zu erzielen, die in ihrer Höhe das gebrachte Opfer weit überschritten. Dabei ist zu berücksichtigen, daß damals nur ein einfacher Straßenausbau stattfand und Chaussierung vor der Altstadt allgemein als ausreichend galt. Trotzdem sind die Bodenkosten noch niedriger als die technischen Kosten.

Soweit es sich bei den Straßen der Übersicht a um chaussierte Straßen handelt, ist in der Berechnung fertiger Ausbau (Pflasterung) angenommen, da die Anlieger die Kosten für den gepflasterten Ausbau auch dann zu tragen hatten, wenn dieser noch jahrelang auf sich warten ließ.

Das Verhältnis der Straßenkosten zu den Gesamtkosten des bebebauten Grundstücks ist aus der Übersicht auf S. 142/3 zu ersehen.

Zu den Aufbaukosten sind hier wiederum die Bürgersteig- und Anschlußkosten gezählt, da die Einrichtung des Bürgersteigs Sache des Bauenden war, wenn auch nach einheitlichen städtischen Vorschriften. Die Hausboden- sowie Hausbaukosten entsprechen den 1913 üblichen Werten und sind nach Angaben des Stadtbauamtes zusammengestellt.

Die Übersicht zeigt, daß der Anteil der Straßenkosten an den gesamten Hauskosten zwischen 3,4 und 6,7 v. H., im Durchschnitt 4,66 v. H. beträgt. Dieser Kostensatz ist nicht als zu hoch zu bezeichnen und ist infolgedessen nicht von Einfluß auf die Hausform in Duisburg gewesen. Den höchsten Anteil haben die Straßenkosten an den Gesamtkosten bei einem herrschaftlichen Miethaus an der Schweizerstraße. Es kommen hier hoher Bodenpreis, große Straßenbreite und große Frontlänge zusammen, um die Straßenkosten zu erhöhen. Die hohen Bebauungskosten des Grundstücks an der Albertstraße — 4½ Stockwerke und ein dreistöckiger, zwei Zimmer tiefer Anbau — sowie der niedrige Bodenpreis und die kurze Front (7,80 m) drückt den Straßenkostenanteil bei diesem Haus auf 3,5 v. H., während er bei dem Haus an der Eigenstraße mit einer Front von nur 7,50 m und niedrigem Bodenpreis sogar auf 3,4 v. H. sinkt. Ausschlaggebend ist für die Höhe des Straßenkostenanteils in erster Linie der Bodenpreis, wie aus obigen Beispielen hervorgeht.

Ein Einfluß der Straßenkosten auf Block- und Parzellenform und Größe ist für Duisburg nicht festzustellen. Das Entstehen des Anbauhauses als Folge der tiefen Parzelle ist sicher nicht auf die Straßenkosten zurückzuführen, denn der Anbau wird gerade zu einer Zeit seltener, als die Straßenkosten infolge Steigerung des Maßes der Straßenbreite auf meist 15 m und Erhöhung der Löhne und Materialkosten ansteigen. Die Blockformen, die durch die städtischen Fluchtlinienpläne bestimmt waren und später auf Veranlassung Privater durch Aufschließungsstraßen noch verkleinert wurden, unterscheiden sich kaum von denen in Gebieten, die ganz von Privaten erschlossen wurden, z. B. im Wasserviertel. Ja, es ist eher hier eine noch kleinere Blockschneidung festzustellen, ein Zeichen, daß die Straßenkosten nicht ins Gewicht fielen. Sie hätten sonst zu großen Blocks und tiefen Parzellen mit geringer Straßenfront führen müssen. Sich in vernünftigem Rahmen haltende Straßenbreiten, ausreichende und nicht unnötig teure Straßenbefestigung sowie Übernahme aller Nebenkosten, wie Baumbepflanzung, Entwässerung, Beleuchtung usw. auf die Stadtkasse sind die Ursachen, die die Niedrighaltung der Belastung der Wohngebäude mit Straßenkosten zur Folge hatten.

1. Verhältnis zwischen Straßenbodenkosten und technischen Straßenkosten bei einzelnen Parzellen folgender Straßen.

Straße	Str.-breite m	Brte. d. eh. Feldw. m	Parzellenfront m	mittlere [7]) Straßenbodenkost.	Straßenbefestiggkosten [6])	Kanalbaukosten	Sp. 6 + 7 techn. Kst.	Straßenbaukosten in % der Bodnkost.
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1. Grabenstraße	13,2	5	8,68	480,—	431,—	130,—	561,—	116,8
2. Hansastraße	15	9	9,75	427,—	614,—	146,—	760,—	117,9
3. Albertstraße	15	—	7,80	585,—	325,—	117,—	442,—	75,5
4. Schweizerstraße	20	10	12,70	1905,—	762,—	190,—	952,—	49,9
5. Hedwigstraße	11,3	—	7,50	635,—	331,—	112,—	443,—	69,7
6. Güntherstraße	11,5	—	6,60	759,—	280,—	99,—	379,—	49,9
7. Antonienstraße	15	—	10,25	718,—	408,—	154,—	562,—	78,2
8. Reichsstraße	15	—	10,15	761,—	640,—	152,—	792,—	104,0
9. Freiligrathstraße	16	—	10,70	1027,—	749,—	160,—	909,—	88,5
10. Moltkestraße	15	—	7,00	630,—	445,—	105,—	550,—	87,3
11. Köhnenstraße	11,3	3	12,00	1743,—	552,—	180,—	732,—	42,0
12. Sternbuschweg	18	10	10,00	400,—	690,—	150,—	840,—	210,0
13. Eigenstraße	12	3	7,50	405,—	315,—	112,—	427,—	105,4
14. Heerstraße	18,8	10	9,25	649,—	300,—	147,—	447,—	68,8
Summe u. Durchschn.	—	—	—	11 124,—	—	—	8796,—	79,0

[6]) Diese Spalte enthält in den Bebauungsjahren tatsächlich gezahlte Beträge, die sich z. T. nicht mit dem 1914 gültigen Preis von 14 M. je qm decken, da der qm-Preis niedriger lag.

[7]) vgl. Übersicht 2; mittlerer Wert zwischen den Zahlen der Spalten 6 und 9.

4. Bewirtschaftungskosten.

Von wesentlichem Einfluß auf den Mietertrag eines Hauses sind die Bewirtschaftungskosten, die vom Rohmietertrag abzusetzen sind. Der Art nach sind die Kosten der Bewirtschaftung zu trennen in feste Kosten und bewegliche Kosten. Zu den festen Kosten, deren Erhebung sich auf festliegende Ortsstatute, Gebührenordnungen, Tarife u. dgl. gründet und deren Höhe unabhängig ist von der Zahl und Art der Bewohner des Hauses oder dessen baulichen Zustand, sind für Duisburg zu rechnen:

1. Grund- und Gebäudesteuer,
2. Versicherung (Feuer, Wasser, Haftpflicht),
3. Kanalgebühr,
4. Straßenreinigungsgebühr,

2. Belastung des Parzellenpreises durch Abtreten von Straßenland.

Straße	Breite der Straße in m	Feldweg-breite in m	Parzellen-größe in qm	Parzellen-front	Kleinste Belastung der Parzelle Bodenpreis je qm Mk 5.—			Größte Belastung der Parzelle Bodenpreis vgl. Spalte 12			
—	B	b	—	f	$\frac{b_1}{2} \cdot f \cdot 5$ Straßenbodenkosten in Mk	Wert der Restparzelle in Mk	Hundertteilige Belastung der Restparzelle	$\frac{b_1}{2} \cdot f \cdot x - b_1 \cdot f \cdot 2{,}5$ Straßenbodenkosten in Mk	Wert der Restparzelle in Mk	Hundertteil. Belastung der Restparzelle	x Bodenpreis je qm in M z. Zt. der Bebauung
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
A. Es wird nur ein Teil des Straßenlandes abgetreten, da ein Feldweg vorhanden.											
1. Grabenstraße	13,20	5	220	8,68	178,—	1100,—	16,1	676,17	2 640,—	25,6	12,—
2. Hansastraße	15	9	352	9,75	146,—	1760,—	8,2	731,25	4 875,—	15,0	15,—
3. Schweizerstraße	20	10	350	12,70	317,—	1750,—	18,1	3493,50	10 500,—	33,2	30,—
4. Köhnenstraße	11,20	3	364	12,00	249,—	1820,—	13,6	3237,—	12 640,—	25,6	35,—
5. Sternbuschweg	18	10	307	10,00	200,—	1535,—	13,0	600,—	3 070,—	19,5	10,—
6. Eigenstraße	12	3	216	7,50	169,—	1080,—	15,6	641,25	2 592,—	24,7	12,—
7. Heerstraße	18,80	10	325	9,85	216,70	1625,—	13,3	1083,50	4 875,—	22,2	15,—
B. Das gesamte Straßenland wird abgetreten.							Durchschnitt: 13,8			Durchschnitt: 25,2	
		—			$\frac{B}{2} \cdot f \cdot 5$			$B \cdot f \cdot x - B \cdot f \cdot 2{,}5$			
1. Kleverstraße	12	—	216	10,00	300,—	1080,—	27,7	660,—	1 728,—	38,1	8,—
2. Albertstraße	15	—	221	7,80	292,50	1105,—	26,4	877,50	2 210,—	39,7	10,—
3. Hedwigstraße	11,30	—	132	7,50	211,90	660,—	32,1	1059,38	1 980,—	53,5	15,—
4. Günthersstraße	11,50	—	210	6,60	189,75	1050,—	18,0	1328,25	4 200,—	31,6	20,—
5. Reichsstraße	15	—	247	10,15	381,—	1235,—	30,8	1141,88	2 470,—	46,2	10,—
6. Freiligrathstraße	16	—	296	10,70	428,—	1480,—	28,8	1626,40	3 552,—	45,7	12,—
7. Moltkestraße	15	—	205	7,00	262,50	1025,—	25,6	997,50	2 460,—	40,5	12,—
8. Antonienstraße	15	—	180	10,25	384,40	900,—	42,7	1153,13	1 800,—	64,0	10,—
							Durchschnitt: 28,5			Durchschnitt: 43,3	

5. Müllabfuhrgebühr,
6. Schornsteinreinigungsgebühr.

Diesen gegenüber stehen die beweglichen Kosten, die entstehen infolge eines zeitlich und örtlich schwankenden Verbrauchs sowie einer verschieden großen Arbeitsleistung. Für Duisburg zählen hierzu:

1. Wassergeld,
2. Treppenbeleuchtung,
3. Instandhaltung,
4. Verwaltung.

Die Trennung zwischen beweglichen und unbeweglichen Kosten ist für jede Stadt und auch für jeden Zeitabschnitt verschieden zu bestimmen. Maßgebend ist, ob in den gültigen Gebührenordnungen die Gebühren festgelegt sind nach dem Grundsatz des allgemeinen oder speziellen Entgelts. In Duisburg werden z. B. die Müllabfuhrgebühr zusammen mit der Straßenreinigungsgebühr errechnet nach dem Nutzungswert des Hauses und der Anzahl der Frontmeter. Art und Zahl der Belegung des Hauses ist ohne Einfluß, während in anderen Städten die Müllabfuhr erhoben wird nach der Zahl der gestellten Kübel, die bei einem stark belegten Haus natürlich größer sein muß als bei einem herrschaftl.Mietshaus. Auch die Schornsteinfegergebühr ist in Duisburg nur abhängig von der Zahl der Stockwerke und die der gesamten (nicht nur der benutzten) Kamine.

Dagegen wird beim Wasser die Zahl der cbm gemessen und bei der Treppenbeleuchtung die der verbrauchten Kwh. Völlig unabhängig von irgendeiner Norm ist die Höhe der Verwaltungs- und Instandhaltungskosten, deren Festlegung deshalb auch die meisten Schwierigkeiten mit sich bringt.

Die Höhe der festen Kosten konnte für Duisburg in vier Fällen auf Grund tatsächlicher Angaben festgestellt werden. Sie beträgt in Hundertteilen des Rohmietertrages[8]):

I.	II.	III	IV.
7,126	6,566	6,706	6,278

Lenz[9]) gibt für Köln diese Kosten an mit 5,87. Es fehlen aber bei dieser Berechnung, die vom Kölner Wertschätzungsamt aufgestellt ist, die Straßenreinigungs- und Müllabfuhrgebühren. Die unbedingten Kosten der vier untersuchten Häuser sind zu ersehen aus Übersicht 2, S. 154.

[8]) vgl. Übersicht 1, S. 154.
[9]) S. 180.

Die Festlegung der beweglichen Kosten ist erheblich schwieriger. Wassergeld und Treppenbeleuchtung schwanken mit dem Gebrauch dieser Einrichtungen. Eine hier oft übliche Grundgebühr gibt nur ein Minimum der Abgabe an, das in den seltensten Fällen eingehalten wird. Für den Wasserverbrauch rechnet man hier — nach Erkundigung beim Haus- und Grundbesitzerverein in Köln, Duisburg und Dortmund — 3% der Rohmiete. Für Treppenbeleuchtung wird 1% als ausreichend betrachtet, zumal in Duisburg vor dem Kriege diese Beleuchtungskosten sowie die Reinigungskosten oft auf die Mieter abgewälzt wurden.

Die durchschnittlichen Abzüge von der Rohmiete für Verwaltung und Instandhaltung bei mittelmäßigen Mietskasernen gibt Lenz (S. 180) nach den üblichen Sätzen des Kölner Wertschätzungsamtes mit 5 bzw. 5,4% an. Da in Duisburg kein Wertschätzungsamt besteht und irgendwelche brauchbaren Unterlagen für die Berechnung dieser Kostenanteile nicht zu erhalten waren, gebrauche ich in der weiteren Berechnung diese Durchschnittssätze auch für das Duisburger Stockwerkmiethaus, zumal bei den benachbarten Städten allzugroße Unterschiede nicht bestehen werden und die Größe des Mietshauses auf die Höhe dieser Kosten ohne Einfluß ist[10]). Es ergeben sich demnach für obige vier Häuser folgende Gesamtbewirtschaftungskostensätze:

I.	II.	III.	IV.	Köln
21,53	20,97	21,11	20,68	20,97

die einem ungefähren mittleren Satz von 21% entsprechen. Dieser Hundertsatz deckt sich ungefähr mit dem der Berliner Hausbesitzervereine (22,8)[11]), dem Satz für Miethäuser in Sachsen (18—20)[11]) und dem Kieler Satz (20)[11]), erweist sich also demnach brauchbar als Durchschnittssatz.

Für eine möglichst genaue Errechnung der Grundrente kommt man aber mit diesem Durchschnittssatz nicht aus. Es steht ohne Zweifel fest, daß die beweglichen Bewirtschaftungskosten, die abhängig sind von der Belegungsziffer und von der sozialen Schichtung der Mieterschaft im Arbeiter-Miethaus beträchtlich höher sind als z. B. im herrschaftlichen Miethaus. Höherer Wasserverbrauch besonders in der Waschküche und auf den Aborten als Folge der höheren Behausungsziffer und aus demselben Grunde höherer Stromverbrauch infolge häufigerer Begehung des Treppenhauses, ebenso stärkere Ab-

[10]) vgl. Lenz, S. 181.
[11]) Wissing, S. 161.

nutzung des Anstriches, der Tapeten, Türen, Fenster und aller technischen Anlagen des Hauses (Lichtanlage, Waschofen, Spülkästen usw.), ganz abgesehen von mutwilligen Beschädigungen und solchen, die auf nachlässige, unsachgemäße Behandlung zurückzuführen sind, treiben die beweglichen Kosten des Arbeitermiethauses mehr oder weniger stark in die Höhe. Auch die Verwaltungskosten steigen, wenn die Miete von vielen Familien eingetrieben und dieselbe verwaltet werden muß, als von nur wenigen, abgesehen von den im Arbeitermiethaus eher eintretenden Mietausfällen infolge Unpfändbarkeit. Weiterhin muß der Hausbesitzer oder Verwalter im Arbeitermiethaus die Einrichtungen, die dem Gebrauch sämtlicher Mieter zur Verfügung stehen (Waschküche, Speicher u. dgl.) viel öfter nachsehen, vielleicht kleinere Ausbesserungen selbst vornehmen und noch als Schlichter in den Streitigkeiten auftreten, die bei der Benutzung dieser Gegenstände und Räume entstehen. Im ganzen genommen wird seine Zeit viel mehr in Anspruch genommen als bei der Verwaltung besserer Miethäuser.

Nicht zu berücksichtigen hierbei ist die Erhöhung der Instandhaltungskosten, die durch Groß-Reparaturen infolge schlechten Baumaterials oder schlechter Bauausführung entsteht. Diese Unkosten sind nicht den laufenden zuzurechnen, sondern sind durch erhöhte Amortisation oder durch besondere Rückstellungen für Erneuerung aufzubringen.

Nimmt man unter Außerachtlassung obiger Gesichtspunkte eine Grundrentenberechnung an Hand der oben zusammengestellten durchschnittlichen Unkostensätze vor, so würde das zu dem Ergebnis führen, daß die Grundrente, die das Arbeitermiethaus bringt, zu hoch ausfällt, während die Grundrente der besseren Miethäuser zu niedrig erscheint.

Das Ganze zeigt, daß es ausgeschlossen ist, für die Festlegung der hundertteiligen Bewirtschaftungskostenanteile an der Rohmiete für die verschiedenen Haustypen irgendwelche Normen aufzustellen. Es muß jedes einzelne Haus, dessen Grundrente errechnet werden soll, bezüglich der Höhe der Bewirtschaftungskosten unter Berücksichtigung aller oben erwähnter Nebenumstände nachgeprüft werden, um festzulegen, wie stark und in welcher Richtung der der Wirklichkeit entsprechende Kostensatz von dem Durchschnittssatz abweicht. Dazu gehört eine eingehende Kenntnis der Verhältnisse in den zu untersuchenden Häusern.

Im folgenden sind die Häuser, die zwecks Feststellung der Grundrente untersucht worden sind, mit den Merkmalen, die Einfluß auf

die Höhe der Bewirtschaftungskosten haben, zusammengestellt. In der letzten Spalte ist der hundertteilige Kostensatz, der in der weiteren Berechnung angewandt wird, angeführt:

Übersicht 1.

Bewirtschaftungskosten.

Von der Belegungsziffer und Art des Hauses unabhängige Kosten:

	I.	II.	III.	IV.	
Steuer	4,772	3,591	3,703	3,728	3,8
Versicherung	0,933	0,948	1,0	1,0	0,5 / 0,19
Kanal-Gebühren	0,545	0,770	0,80	0,655	1,0
Straßenreinigung und Müllabfuhr	0,439	0,706	0,648	0,314	
Schornstein-Reinigung	0,437	0,551	0,555	0,581	0,38
	7,126	6,566	6,706	6,278	5,87

Von der Belegungsziffer, dem Zustand des Hauses usw. abhängig:

Treppenbeleuchtung / Wassergeld			4		4,7
Verwaltungskosten			5		5
Instandhaltungskosten			5,4		5,4
	21,53	20,97	21,11	20,68	20,97

Haus I: Güntherstraße: Baujahr 1898, mittleres Wohnhaus,
II: Hedwigstraße: Baujahr 1898, mittleres Wohnhaus,
III: Moltkestraße: Baujahr 1906, kl. Arbeiter-Wohnhaus,
IV: Albertstraße: Baujahr 1906, großes Arbeiter-Mietstockwerkhaus (schlechteste Lage).

Übersicht 2.

Feste Bewirtschaftungskosten bei vier Duisburger Häusern 1913.

1	2	3	4					5	6
			feste Bewirtschaftungskosten						
No Straße	Bauwert	Rohmietertrag	Schornst.geb.	Steuer	Straß. Rg. u. Müllab	Kanalgeb.	Vers.	Spalte 4 zusammen	Spalte 4 in % der Rohmiete
1. Güntherstraße	20 500	1650	7,20	78,75	7,25	9,00	15,40	117,60	7,126
2. Hedwigstraße	22 000	1740	9,60	62,50	12,30	13,40	16,50	114,30	6,566
3. Moltkestraße	14 400	1080	6,00	40,00	7,00	8,70	10,80	72,50	6,706
4. Albertstraße	27 500	2065	12,00	77,00	6,50	13,50	20,65	129,65	6,278

5. Grundrente.

Im Folgenden soll der Versuch unternommen werden, auf Grund exakter Untersuchungen die Bedeutung der städtischen Wohnboden-

rente für die Kosten der Wohnungen in Duisburg darzulegen. Dies ist um so wichtiger, als von vielen Wohnungspolitikern und auch Wohnungswissenschaftlern diese Grundrente zu der Hauptursache schlechter Wohnungsverhältnisse gestempelt worden ist, ohne daß unseres Wissens überhaupt jemals einwandfreie Erhebungen darüber angestellt worden sind, welchen Anteil die Grundrente an der Miete hat und wie stark dieser Anteil die Wohnungspreise und damit die Wohnungsverhältnisse beeinflußt.

Allgemeine Schätzungen, wie die P. Voigt'sche für Charlottenburger Mietskasernen mit 30% [12]), Berechnungen, bei denen wesentliche Kostenpunkte der Wohnungsverwaltung außer Ansatz gelassen sind, sind für eine Klärung der Grundrentenfrage ohne Wert und leisten nur einer Verkennung der wirklichen Zusammenhänge im Wohnungswesen Vorschub.

Die nachfolgenden Untersuchungen sind durchgeführt nach einem von Prof. Dr. A. Spiethoff im Bonner Institut für Gesellschafts- und Wirtschaftswissenschaften ausgearbeiteten Erhebungs- und Bearbeitungsplan, der in seinem Buch „Boden und Wohnung", Bonner Staatswissenschaftliche Untersuchungen, Heft 20, des näheren dargelegt wird.

Um ein ausführliches Bild der Grundrentenverhältnisse einer Stadt wie Duisburg zu erhalten, wäre es nötig gewesen, mehrere tausend Häuser genau zu untersuchen, eine Arbeit, die Jahre in Anspruch nehmen würde, da es sich hierbei um die Beschaffung recht schwierig zu erhaltender Angaben handelt. Diese Arbeit beschränkt sich deshalb auf 25 Stichproben, durchgeführt an reinen Wohnhäusern (ohne gewerbliche Räume aller Art), die von den verschiedensten Bevölkerungsschichten bewohnt werden und in verschiedenen Stadtvierteln liegen. Die erhobenen Angaben gelten ohne Ausnahme für das Jahr 1913, also eine Zeit voller wirtschaftlicher Freiheit in der Wohnungsproduktion und im Mietgeschäft.

Um die Bedeutung der Grundrente für die verschiedenen Bevölkerungsschichten erkennen zu können bzw. Feststellungen machen zu können über die Höhe der Grundrente bei den einzelnen Wohnungsgrößen, ist eine Unterbringung der untersuchten Häuser in drei Gruppen vorgenommen worden, und zwar:

Gruppe 1. Herrschaftliche Mietstockwerk- und Mietfamilienhäuser mit Großwohnungen.

„ 2. Gesellschaftlich gemischte Mietstockwerkhäuser mit über-

[12]) P. Voigt: Grundrente und Wohnungsfrage in Berlin, S. 211.

wiegend 4—5-Zimmer-Wohnungen; in geringem Umfange 3-Zimmer-Wohnungen.

Gruppe 3. Arbeitermietstockwerkhäuser mit 2—3-Zimmer-Wohnungen.

Die Untersuchung geht von der Miete als dem Rohertrag des Hauses, in dem die Grundmiete enthalten ist, aus und schält aus dieser durch Abzug verschiedener Unkostenposten die Wohnbodenrente heraus, die dann, um eine Vergleichsmöglichkeit zu geben, in ein hundertteiliges Verhältnis zur Rohmiete gesetzt wird.

Es werden von der ermittelten Rohmiete folgende Unkostenposten in Abzug gebracht:

1. Eine Risikoprämie (Verlustrücklage) für Unvermietbarkeit der Wohnungen in Höhe von 3 v. H. der Rohmiete.
2. Die Bewirtschaftungskosten, die bei der Verwaltung und Instandhaltung des Hauses entstehen, schwankend zwischen 19 und 25 v. H. der Rohmiete je nach der Art des Hauses und seiner Bewohner.
3. Eine Verzinsung der Baukosten einschließlich der Hausanschlußkosten mit 4,7 v. H. jährlich.
4. Eine Tilgung der Baukosten mit 1 v. H. jährlich.
5. Eine Verzinsung der technischen Straßenkosten mit 4,7 v. H. jährlich.
6. Eine Verzinsung der Straßenlandkosten mit 4,7 v. H. jährlich.

Der nach Abzug dieser Kosten verbleibende Rest des Rohertrages ist die Grundrente, der Ertrag, den der bei obiger Zusammenstellung nicht berücksichtigte Kostenanteil „Grund und Boden" bringt. Die Kapitalisierung der Grundrente ergibt den Preis des Wohnbodens. Zu den oben angeführten sechs Unkostenposten ist zu bemerken:

ad 1. Risikoprämie. Ihre Höhe mit 3 v. H. der Rohmiete ist ein Erfahrungssatz, der in den Bonner Städteuntersuchungen einheitlich der Grundrentenberechnung zu Grunde gelegt wurde. Für einen kleinen Zeitraum betrachtet erscheint dieser Satz hoch. Berücksichtigt man aber längere Zeiten starker Flaute auf dem Wohnungsmarkt, wie der größte Teil der 1870er und der Anfang der 1880er Jahre und die Jahre nach der Jahrhundertwende (1901—1902), das häufige Überangebot an mittleren Wohnungen in Duisburg sowie etwaige Entwertungen von Wohnlagen infolge Änderung der Verkehrslage, Geschmackswandlungen der Wohnungssuchenden (Dellviertel), Entstehen neuer, belästigender Industrien in der Nachbarschaft oder infolge der im alten Duisburg allerdings seltener auftretenden Berg-

schäden, so erscheint dieser Satz von 3 v. H. durchaus begründet.

ad. 2. Die Festlegung der Bewirtschaftungskosten erfolgte ausführlich im Abschnitt V, 4. Es sei hier nur erwähnt, daß sowohl der Unternehmerlohn für die Hausverwaltungsarbeit des Wohnungsunternehmers sowie Ausgaben für Feuer- und Haftpflichtversicherung in Ansatz gebracht sind.

ad. 3. Die Verzinsung der Anlagewerte — es zählen hierzu die Aufbaukosten einschließlich Hausanschlußkosten für Gas, Wasser, Elektrizität und Abwasserbeseitigung sowie Erstellung des Bürgersteiges und die Kosten des Straßenlandes einschließlich des technischen Ausbaues der Straße, soweit sie der Hausbesitzer trägt (vgl. 5) — erfolgte mit 4,7 v. H. Dieser Satz wurde errechnet nach den von der städtischen Sparkasse in Erfahrung gebrachten Hypothekenzinssätzen des letzten Jahrzehnts vor dem Kriege.

Diese betrugen:

für die I. Stelle	4,5	v. H.
II. „	5,0	„ „
III. „	5,5	„ „

Setzt man die Belastung für die erste Stelle mit 70%, für die zweite mit 20% und die dritte mit 10% an, so ergibt sich ein gewogener mittlerer Zinssatz von 4,7%. Dieser Satz deckt sich mit dem, den das Kölner Wertbemessungsamt[13]) seinen Berechnungen zu Grunde legt. Wenn auch drittstellige Hypotheken in Duisburg ziemlich selten sind, so ergäbe doch eine Nichtberücksichtigung dieser ein schiefes Bild. Der Zinssatz von 5,5% ist deshalb bei 10% des gesamten Zinsaufbringens angenommen worden.

Das abgetretene Straßenland (vgl. 6) ist mit seinem gärtnerischen Wert von 5 M. je qm eingesetzt. Es ist hier der Rohlandwert der Berechnung zu Grunde gelegt, da der Baulandpreis Grundrententeile enthält, die dann in dem Endergebnis nicht erscheinen würden.

ad. 4. Die Lebensdauer eines Wohnhauses ist mit hundert Jahren angenommen, so daß sich ein jährlicher Amortisationssatz von 1 v. H. ergibt. Dieser Satz entspricht dem üblichen, der auch beim Stadtbauamt Anwendung findet. Wenn auch ein hundert Jahre altes Haus nicht gerade unbewohnbar wird, so erfordert es doch unter Umständen schon vor diesem Zeitpunkt derart große Aufwendungen zu grundlegender Instandsetzung und Ausbesserung, die den Kosten eines Neubaus gleichkommen. Ein niedrigerer Abschreibungssatz läßt sich

[13]) vgl. Lenz, a. a. O., S. 187.

deshalb nicht rechtfertigen. Eine Tilgung der Straßenausbaukosten erfolgt nicht, da die Erneuerung der Straße nicht Sache des Hausbesitzers ist. Etwaige spätere Beiträge zur Straßeninstandhaltung auf Grund des Kommunalabgabengesetzes von 1893 sind zu unbestimmbar, um hier in Ansatz gebracht werden zu können.

Die auf Grund dieser Methode errechneten Grundrentensätze sind auf S. 162 zusammengestellt. Sie schwanken zwischen 5,1 und 19,0 v. H. der Rohmiete. Die höchsten Anteile weist die Gruppe I (Herrschaftliche Großwohnungen) auf mit 11,0—19,0 v. H., im Durchschnitt 16,08 v. H. Die zweite Gruppe der mittleren Wohnungsgrößen liegt zwischen 11,3 und 18,6 v. H., im Durchschnitt 14,47 v. H. Die dritte Gruppe der Arbeitermietstockwerkhäuser mit Kleinwohnungen ergibt eine durchschnittliche Grundrente von 9,97% des Rohmietertrages. Die Grundrenten der einzelnen Häuser schwanken zwischen 5,1 und 13,5 v. H. der Rohmiete.

Die Durchschnittszahlen sowie ein Vergleich der einzelnen Häuser in den Gruppen zeigen, daß die Höhe der Grundrente mit der sozialen Schichtung steigt. Den höchsten Rentenanteil hat die Miete der herrschaftlichen Großwohnung und nicht etwa die 2—3 Zimmer große Arbeiterwohnung. Es sei hier nochmals betont, daß es sich bei den untersuchten Häusern um reine Wohnhäuser handelt. Das Vorhandensein von Läden, Werkstätten, Büros usw. in den Häusern treibt die Grundrente beträchtlich in die Höhe, ohne damit aber eine Mehrbelastung der in demselben Hause vorhandenen Wohnungen zu bedeuten.

Die sonstigen Schwankungen der Grundrente sind auf verschiedene Ursachen zurückzuführen, und zwar sind es dieselben, die in dem Abschnitt über die Miete (V_1) als mietsteigernd oder mietsenkend angeführt sind.

In erster Linie ist hier die Lage von wesentlichem Einfluß. Die Lage am Bebauungsrand bedingt immer eine sehr niedrige Grundrente, die unbedingte Stadtrente, die nicht allzu hoch über der Rente liegt, die das der Bebauung noch nicht zugeführte außerhalb der Stadt gelegene landwirtschaftlich oder gärtnerisch genutzte Land bringt. Diese unbedingte Stadtrente läßt sich für Duisburg aus den am Stadtrand gelegenen Häusern der Gruppe III wie folgt ermitteln:

Straße	Stadtviertel	Rohmiete	abs. Grundrente	Grundrente in % der Rohmiete
		in M.		
Cleverstraße	Neuenkamp	1824	128	7,01
Freiligrathstraße	Neudorf	1860	95	5,1
Albertstraße	Kaßlerfeld	2065	138	6,7
Hagemeisterstraße	Düssern	1560	84	5,3
Gärtnerstraße	Wanheimer-ort	1550	143	9,3
Durchschnittsrente (Unbedingte Stadtrente)		**8859**	**588**	**6,63**

Ausgehend von dieser unbedingten Stadtrente steigt die Wohnbodenrente an, gleichgültig aus welchem Grunde die Lage jeweils bevorzugt wird [14]), und erreicht ihre größte Höhe in den besten Geschäftslagen der Altstadt. Der Anteil, der zu der unbedingten Stadtrente damit hinzukommt, ist als Vorzugslagenrente zu bezeichnen. Seine Abspaltung von der Gesamtrente und seine Isolierung wird mit Hilfe der Bodenpreise in der Übersicht 1, S. 161 nach einer von Prof. Spiethoff [15]) übernommenen Methode versucht.

Weiterhin ist die Ausnutzung der Parzelle von Einfluß auf die Höhe der Grundrente. Diese Bebauungsrente erscheint bei den untersuchten Häusern besonders bei Haus Nr. 14, ist aber auch von Bedeutung bei den Häusern Nr. 2 und Nr. 7, die beide große Anbauten aufweisen. Die Begrenzung der Bebauungsrente nach oben wird hervorgerufen durch die Bestimmungen der Bauordnungen. Trotzdem diese in Duisburg sehr mild waren, sind Mietkasernen nicht entstanden. Es ist deshalb der für diese Rente gebräuchliche Ausdruck „Kasernierungsrente" hier vermieden worden.

Eine Änderung der Grundrente erfolgt auch durch das Älter-Werden des Wohnhauses und durch die gleichzeitige Änderung des Geschmackes und der Ansprüche an Ausstattung. Besonders in der ersten Gruppe der herrschaftlichen Mietstockwerkhäuser springt das Sinken der Grundrente der älteren Häuser ins Auge, wenn man die Häuser nach den Baujahren ordnet:

[14]) also auch gesellschaftlich geschätzte Lagen, Lage zu Grünflächen und Parks, an Verkehrsmittelpunkten usw.

[15]) vgl. Prof. Dr. A. Spiethoff, a. a. O.

Nr.	Baujahr	Straße	Grundrente in Hundertteilen	Besonders bezügl. Lage
1.	1886	Neue Marktstraße	11,0	gleichwertige Lage in Altstadtnähe
2.	1894	Tonhallenstraße	15,2	
3.	1897	Güntherstraße	14,5	
4.	1901	Schweizerstraße	15,3	Randlage Nähe Stadtwald.
5.	1908	Friedensstraße	18,0	Altstadtnähe ähnlich 1—3.
6.	1910	Sternbuschweg	17,1	Randlage, Nähe Stadtwald.
7.	1911	Hindenburgstraße	19,0	wie 5.

Die niedrigste Rente weist das Einfamilienmiethaus aus dem Jahre 1886 auf, während das Mietstockwerkhaus aus 1911 die höchste Grundrente hat. In den anderen Gruppen ist der Einfluß des Alters nicht so deutlich zu erkennen. Die Ansprüche der Mieter sind einmal nicht so verfeinert, und dann verwischt sich das Bild dadurch, daß diese Häuser viel verschiedeneren Lagen entnommen sind, als die der Gruppe I, also andere Rentenbeeinflussungen mitspielen. Noch eine ganze Reihe Nebenumstände können auf die Höhe der Grundrente von Einfluß sein. Schwankende Zins- und Abschreibungssätze, Hypothekenerneuerungskosten, besondere Instandsetzungsarbeiten, Mietrückgänge usw. rufen Änderungen in der Höhe der Rente hervor. Daneben aber sind auch die jeweilige Höhe der Baulöhne und Materialkosten[16]), die mehr oder weniger geschickte Grundrißgestaltung und die schon erwähnte Parzellenausnutzung, abhängig von den Bestimmungen der Bauordnung, von Bedeutung.

Da von Wohnungswissenschaftlern die Behauptung aufgestellt worden ist, die Wohnungsfrage sei eine Grundrentenfrage (s. S. 155), so liegt die Frage nahe, welchen Einfluß der Wegfall der Grundrente auf die Gestaltung der Wohnungsverhältnisse haben würde. Der Anteil der Grundrente an der Rohmiete beträgt bei den Häusern der Gruppe III im Höchstfalle 13,5%. Ein Wegfall dieses über dem Durchschnitt liegenden Höchstsatzes würde nur die Vergrößerung einer 8-Zimmer-Wohnung um ein Zimmer ermöglichen, wäre also für Arbeiterwohnungen ohne irgendwelche Bedeutung. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei den mittleren Wohnungen der Gruppe II. Bei den Großwohnungen der Gruppe I gestattete der Fortfall der Grundrente bei dem Höchstsatz von 19% die Vergrößerung einer 4-Zimmer-Wohnung um ein Zimmer. Der Rentenanteil der meisten Woh-

[16]) Infolge der Art der Ermittlung der Aufbaukosten (siehe V „) hier ohne Einfluß.

nungen dieser Gruppe liegt niedriger, so daß selbst hier eine Vergrößerung um ein Zimmer erst bei noch größeren Wohnungen möglich wäre.

Übersicht 1.

Höhe der unbedingten Stadtrente und verschiedener Vorzugslagenrenten in Duisburg.

Nr. Lage	Bodenpreis abz. Straßenkosten je qm in M	Davon entfällt auf:		
		den gärtn. Wert je qm in M	die Stadtrandlage je qm im M	die Vorzugslage je qm in M
1. Arbeiterhäuser in der Randzone	(15—3) 12	5,—	7,—	—
2. Arbeitermietstockwerkhäuser am Rande der Neustadt und im Vorort	(20—3) 17	5,—	7,—	5,—
3. Sozialgemischte Stockwerkhäuser (Lage wie vor)	(30—3) 27	5,—	7,—	15,—
4. Herrschaftl. Miethäuser, Neustadt und Kaiserbergviertel	(40—3) 37	5,—	7,—	25,—

	Gesamtgrundrente in % der Miete	Davon entfällt auf:		
		Gartenrente	unbedingte Stadtrente	Vorzugslagenrente
1. Gruppierung wie oben	6,63 [17])	2,76	3,87	—
2. „ „ „	9,97 [18])	2,93	4,11	2,93
3. „ „ „	14,47 [18])	2,67	3,75	8,04
4. „ „ „	16,08 [18])	2,17	3,04	10,87

Übersicht 2.

Durchschnittliche Ergebnisse der Übersicht 3, S. 162.

	Rohmietertrag M.	absol. Grundrente M.	Grundrente in % des Rohmietertrages
Gruppe I	17 181	2763	16,08
„ II	15 062	2180	14,47
„ III	19 124	1903	9,97
Insgesamt	51 367	6846	13,32

[17]) vgl. V, 5, S. 159.
[18]) vgl. V, 5, S. 162.

Übersicht 3. Versuch einer Grundrentenberechnung von 25 Duisburger Wohnhäusern.

1	2	3	4	a	5	b	6	7	8	9	10	11	12	13
Nr.	Straße	Wohnraum je Mietpartei	Rohmietertrag	Bewirtschaftungskst. + Risikoprämie % d. Sp. 4		absol.	Gebäudekosten	1 % Gebäude-Amortisation	Straßenlandkosten	Sonstige Baukosten (Straßenbau, Kanal, Hausanschlüsse und dgl.)	4,7 % Verzinsung v. Spalte 6+8+9	Spalte 5b +7 +10	Rohmietertr. abzügl. Sp. 11 = Grundrente abslt.	Grundrente in % des Wohnmietertrages
			M			M	M	M	M	M	M	M	M	
Gruppe I: Herrschaftliche Mietstockwerk- und Mietfamilienhäuser mit Großwohnungen.														
1.	Tonhallenstr.	9	2000	19+3		440	21 000	210	282	960	1045	1695	305	15,2
2.	Hindenburgstr.	7	3250	19+3		715	32 100	321	261	1552	1594	2630	626	19,0
3.	Güntherstr.	7	1750	19+3		385	18 500	185	190	696	911	1481	269	15,3
4.	Schweizerstr.	5	2750	19+3		605	29 000	290	317	1672	1456	2351	399	14,5
5.	Sternbuschweg	5	2256	19+3		496	23 000	230	200	1143	1144	1870	386	17,1
6.	Neue Marktstr.	4,6	2125	19+3		467	24 000	240	297	863	1183	1890	235	11,0
7	Friedensstr.	4,6	3050	19+3		671	30 375	304	420	1671	1526	2501	549	18,0
Gruppe II. Gesellschaftlich gemischte Mietstockwerkhäuser mit überwiegend 4—5-Zimmer-, in geringem Umfange 3-Zimmer- Wohnungen.														
8.	Antonienstr.	4,7	2160	21+3		518	23 000	230	384	1000	1146	1894	266	12,3
9.	Hansastr.	4,6	2250	21+3		540	23 500	235	146	1181	1167	1942	308	13,7
10.	Moltkestr.	4,0	1350	21+3		324	13 500	135	284	900	690	1149	201	14,9
11.	Hindenburgstr.	4,0	2712	21+3		651	29 300	293	303	1406	1461	2405	307	11,3
12.	Hedwigstr.	3,6	1840	21+3		442	18 500	185	212	790	917	1544	296	16,1
13.	Moltkestr.	3,6	1180	21+3		283	12 400	124	262	870	636	1043	137	11,6
14.	Brückenstr.	2,9	3570	21+3		856	34 000	340	618	1753	1709	2905	665	18,6
Gruppe III. Arbeitermietstockwerkhäuser mit 2—3-Zimmer-Wohnungen.														
15.	Sternbuschweg	3,3	910	23+3		237	9 000	90	140	886	471	798	112	12,3
16.	Gärtnerstr.	3,2	1550	23+3		403	16 500	165	337	1031	839	1407	143	9,3
17.	Kleverstr.	3,1	1824	25+3		511	20 000	200	320	630	985	1696	128	7,01
18.	Grabenstr.	3	1620	23+3		421	17 000	170	178	948	852	1443	177	10,9
19.	Freiligrathstr.	2,8	1860	23+3		484	21 000	210	428	1362	1071	1765	95	5,1
20.	Eigenstr.	2,7	1675	23+3		435	17 000	170	169	775	843	1448	227	13,5
21.	Reichsstr.	2,7	1940	23+3		504	19 500	195	381	1246	993	1692	248	12,8
22.	Albertstr.	2,5	2065	23+3		536	23 500	235	292	799	1156	1927	138	6,7
23.	Hagemeisterstr.	2,3	1560	25+3		437	17 500	175	385	509	864	1476	84	5,3
24.	Siechenhausstr.	2,3	2680	23+3		697	27 000	270	453	1240	1349	2316	364	13,5
25.	Heerstr.	2,2	1440	23+3		374	14 500	145	217	893	734	1253	187	12,9

6. Bodenpreise.

Die Höhe des Ertrags des Bodens bestimmt dessen Preis. Vor Beginn der Stadterweiterung war allein die landwirtschaftliche und gärtnerische Nutzungsmöglichkeit ausschlaggebend für den Preis des Bodens. Da die Beschaffenheit des Bodens in der Rheinniederung um Duisburg sehr verschieden war — neben gutem Ackerland in Hochfeld und Düssern und weniger bewertetem Weideland im Norden, lagen im östlichen Neudorf und in Wanheimerort weite Strecken unfruchtbaren Sandlandes mit nur geringer Holz- und Weidenutzung — war die Höhe dieser Ursprungspreise recht verschieden. Der einzige auffindbare, von zukünftigen baulichen Ausnutzungsmöglichkeiten noch nicht beeinflußte Preis aus der Zeit der beginnenden Stadterweiterung betrug 0,65 M. für den qm, der für Ödland (ehemaliger Waldboden) in Wanheimerort 1871 gezahlt wurde.

Mit beginnender Stadterweiterung, die die Aussicht auf erhöhte Bodennutzung durch Bebauung mit sich brachte, steigt der Preis der Grundstücke, zuerst derer, die in der Nähe der Altstadt und auf dem Wege zum Bahnhof liegen. Diese steigende Tendenz haben die Bodenpreise während des ganzen untersuchten Zeitabschnittes mehr (nach 1900) oder weniger (1874—1885) beibehalten. Eine stetig wachsende Bevölkerung hatte eine dauernde Nachfrage nach Baugrundstücken zur Folge und trieb mit Aussicht auf immer höheren Bodenertrag infolge Stockwerkhäufung, Mietsteigerung usw. den Preis in die Höhe. Soweit in städtische oder staatliche Kaufpreissammlungen Einsicht genommen werden konnte, war stets eine grundsätzlich steigende Tendenz der Bodenpreise festzustellen. Die wenigen Preisrückgänge, die festzustellen waren, erstreckten sich nur auf einzelne Grundstücke und hatten persönliche Verhältnisse des Verkäufers zur Ursache (Notverkäufe).

Ein Versuch einer Zusammenstellung der zeitlichen Bodenpreise einiger Stadtviertel in Duisburg ist in der Übersicht auf Seite 170 gemacht. Das spärliche Material gestattet nur einen allgemeinen Überblick über die Preisentwicklung. Während die Preisentwicklung in den Wohnvierteln nicht allzu stark ist, steigen die Preise sehr in der Altstadt und in den Gebieten, in denen vorzüglich die Spekulation tätig war. Es ist aber nicht die Spekulation, die die Preise in die Höhe treibt, sondern der Vorgang ist so, daß die Spekulation sich die Gebiete für ihre Zwecke aussucht, wo starke Preissteigerungen infolge der Lage, Zweckviertelbestimmungen und dergl. auch ohne besonderes Zutun zu erwarten sind. Im Kaiserbergviertel z. B. ist

eine Höherbewertung gegenüber anderen Wohnvierteln schon erfolgt, als die Spekulation in einem benachbarten vernachlässigten Gebiet einsetzt und ein Jahrzehnt später das 5- bis 6fache der Erwerbspreise erhält. Aber auch diese Gewinne fallen der Spekulation nicht etwa ganz arbeitslos in den Schoß. Geschickte Aufschließung, Baumbepflanzung der Straßen, Bemühungen um eine Straßenbahnhaltestelle in dieser Gegend, Zuschüttung einer Tongrube usw. waren Voraussetzungen für einen günstigen Verkauf, abgesehen von der eigentlichen Werbe- und Verkaufstätigkeit. In der Altstadt erzielen die Wallgrundstücke, die 1858 von der Stadt für M. 4,25 je qm verkauft wurden, 1914 Spitzenpreise von 200 bis 250 M., während die niedrigsten um M. 60.— liegen. Im Wasserviertel, das von einer Bodengesellschaft erschlossen wurde, steigen die Quadratmeterpreise in einem Jahrzehnt um das 6- bis 7fache. 1905 kostet hier der qm unaufgeschlossenes Land noch M. 7,50 bis M. 9,—, um 1910 zahlt die Stadt schon für die Grundstücke, die sie zum Theaterbau benötigt, M. 32,— je qm und 1914 werden in dem inzwischen aufgeschlossenen Viertel qm-Preise von M. 40,— bis 60,— gezahlt. Eine ähnlich starke Preisentwicklung zeigt das Gebiet der Kaiserberg-Terrain-Gesellschaft. Sie erwirbt die Grundstücke am Kaiserberg nach 1900 von einem Tongrubenbesitzer für M. 7,— pro qm und erzielt 10 Jahre später dort nach erfolgter Aufschließung Preise von M. 35,— bis 50,—. Der Preis des Rohlandes in den Vororten, soweit es 1914 mit Wohnhäusern bebaut ist, betrug um 1895 M. 4,— bis 9,—. Fand eine Aufschließung des Gebietets statt, so verdoppelte sich der Preis ungefähr in 6 bis 8 Jahren, um 1914 je nach der Entfernungs- und Verkehrslage zwischen M. 15,— und 30,— zu liegen.

Miethöhe, Höhe der Grundrente und Höhe des Bodenpreises stehen in engster Beziehung zueinander. Auch beim Bodenpreis sind die bei der Erörterung der Mietpreise angeführten Unterschiede der Lage von wesentlichem Einfluß auf die Preishöhe. Lagen, die aus irgend einem Grunde von der Mieterschaft geschätzt werden, versprechen erhöhte Miete, höhere Grundrente und weisen als deren Folge höhere Bodenpreise auf. Der Bodenpreis erscheint somit als kapitalisierte Grundrente, allerdings ohne auf deren durch mancherlei Nebenumstände verursachtes Schwanken zu reagieren. Die Bildung des Bodenpreises erfolgt gleichmäßiger und stetiger; allein maßgebend für seine Höhe ist aber der zu erwartende Reinertrag in der Form der Grundrente. Die Entwicklung des Preises wird somit beeinflußt von:

A. Die Beschaffenheit des Bodens.

Fließsand- und Sumpfboden, der besondere teure Fundamentierungen der Gebäude erfordert, ist im Duisburger Erweiterungsgebiet nicht vorhanden.

Der Einfluß der Fundamentierungskosten zeigt sich dagegen in Duisburg bei den Preisen des ehem. Bechem- und Keetmann'schen Geländes in der Mülheimerstraße. Die den Boden besitzende Gesellschaft verlangte hier M. 60,— je qm. Da aber vor der Bebauung die massiven, alten Fabrikfundamente auf diesem Gelände zu beseitigen waren, blieben die Grundstücke unverkäuflich, obwohl der Preis für diese Lage nicht ungewöhnlich war. Die Gesellschaft ermäßigte den Preis auf M. 50.— und schließlich auf M. 40.—, ohne daß es vor dem Kriege zu einem Verkauf kam[19]).

Eine größere Rolle spielte der Einfluß des Grundwassers und die Überschwemmungsgefahr. Die Ruhrniederung mit Ausnahme von Caßlerfeld ist solches Gebiet. Das Gelände westlich der Ruhrorterstraße ließ als zukünftiges Hafengelände und als Standort einer Reihe von Ziegeleien andere als bauliche Ertragsmöglichkeiten erwarten; sein Preis schwankt vor dem Kriege um M. 8,— je qm. Östlich der Ruhrorterstraße zahlte man für den qm 4,— bis 6,— M. Die Aussicht, das westliche Gelände früher oder später an die Stadt verkaufen zu können, verursachte diesen Preisunterschied von ca. M. 2,—.

B. Die durch die Bauordnung gegebenen Ausnutzungsmöglichkeiten.

Bis 1900 wurde das ganze Stadtgebiet gleichmäßig in der Bauordnung behandelt. Die Ausnutzung des Baugrundstücks wurde sehr weitgehend gestattet. Erschwert wurde durch feuerpolizeiliche Bestimmungen die Bebauung der Grundstücke über eine Tiefe von 30 m hinaus.

Die Folge dieser Bestimmungen ist eine Minderbewertung des über diese Grenze hinausgehenden Hinterlandes. Diese geringere Bewertung wurde an folgenden Straßen festgestellt:

---

[19]) Im allgemeinen ging die Preisentwicklung auf größeren Spekulationsgebieten umgekehrt. Der erste, der kaufte, zahlte einen niedrigeren Preis. Mit fortschreitender Bebauung zogen die Preise an und der letzte zahlte am meisten. So stiegen die Preise im Gebiet der Kaiserberg-Terrain-Gesellschaft z. B. von M. 30,— (1908) bis auf M. 50,— (1914), trotzdem, wie man annehmen sollte, die günstigsten Grundstücke zuerst erworben wurden.

Straße	Vorderland-preis je qm in M	Hinterland-preis je qm in M
1. Sternbuschweg	20	5
2. Essenbergerstraße	15	5
3. Zieglerstraße	15	6
4. Hochfeldstraße	20	5
5. Waldstraße	12	3,50
6. Schreiberstraße	30	8
7. Ruhrorterstraße	40	10
8. Weidenweg	18	10
9. Grabenstraße	20	6
10. Tiergartenstraße	25	8
11. Eigenstraße	20	6
12. Ackerfährstraße	8	3
13. Neudorferstraße	40	10
14. Gärtnerstraße	12	4
15. Hagemeisterstraße	18	5

Das Hinterland hat bei diesen großen Bauparzellen demnach einen Preis, der nur um ein Viertel bis ein Drittel des straßenseitig gelegenen Landes beträgt.

Die Bauordnung von 1900 führt Zweckviertel in Duisburg ein und zwar Viertel, die der Bebauung mit guten Wohnhäusern — teils im Flachbau — vorbehalten sind. Die Verwaltung begründet die Notwendigkeit dieser Zweckviertel damit, daß sie dadurch dem Hochtreiben der Bodenpreise in diesen Gebieten Einhalt gebieten wolle. Dieses Ziel erreichte sie nicht. Das Vorbehalten dieser Straßen ausschließlich für die Bebauung mit guten Wohnhäusern und das Verbot der Ansiedlung belästigender Gewerbebetriebe schuf einen Vorteil der Lage und ließ erhöhten Ertrag erwarten. Die Quadratmeterpreise im wichtigsten Zweckviertel — dem Kaiserberg-Viertel — betrug vor 1900 an fertigen Straßen M. 20,— bis M. 27,— und stiegen bis 1914 auf M. 35,— bis M. 45,—, obwohl zur Zeit Flachbau vorgeschrieben ist; 1906 fanden hier Verkäufe zu M. 29,— bis 31,— pro qm statt.

In gesellschaftlich gleichwertigen Lagen des Hochbaugebietes stellen sich 1914 die Bodenpreise wie folgt:

1. Mülheimerstraße (zwischen Luther- und Hansastraße)	45—50 M.
2. Wasserviertel, soweit nicht Zweckviertel	40—50 M.
3. Merkatorstraße (Bahnhofsnähe)	60—70 M.
4. Merkatorstraße (Nähe Düsseldorferstraße)	um 50 M.

Der Unterschied dieser Bodenpreise gegenüber denjenigen des Flachbaugebietes ist nicht erheblich. Die günstigere Ausnutzung und

der höhere Ertrag des Hochbaugebietes müßten beträchtlich größeren Unterschied zur Folge haben. Aber bei den Bodenpreisen des Flachbaugebietes am Kaiserberg handelt es sich um solche, die sich nicht allein aus den voraussichtlichen Ertragsmöglichkeiten herleiten, sondern um Preise, die durch besondere Umstände diese Höhe erreichen. Man könnte sie als Liebhaberpreise bezeichnen. Wie schon im Abschnitt V, 1 dieser Arbeit dargestellt wurde, hat das Kaiserbergviertel eine besondere Anziehungskraft, und gerade der Teil, der der Zweckbebauung vorbehalten war, galt als das vornehmste Wohnviertel Duisburgs. Infolge der Mischbebauung im Duisburger Erweiterungsgebiet war ein nur verhältnismäßig kleiner Teil für eine einheitliche villenartige Bebauung übrig geblieben. Und dieser Teil war in erster Linie das Kaiserbergviertel, weil es noch den Vorteil der nahen Lage am Stadtwalde und der günstigen Verbindung mit der Altstadt hatte. Die beiden anderen Zweckviertel vereinigten diese beiden Vorteile nicht in sich. Im Wasserviertel lagen die Bodenpreise, trotzdem Reihenbebauung zugelassen war und trotz direkter Angrenzung an die Geschäftsstadt nur wenig oder gar nicht höher (1914: 45—50 M.) als im rund 2 bis 2,5 km von der Stadtmitte entfernten Kaiserbergviertel. Im Zweckviertel an der Düsseldorferstraße verhinderten die Erweiterungspläne des Bahngeländes eine normale Preisbildung und auch eine ebensolche bauliche Entwicklung, so daß dieses hier nicht als Vergleich herangezogen werden kann. Wie schon oben angedeutet, hat also die Bildung der Zweckviertel nicht die Bodenpreise niedrig gehalten, sondern sie steigen lassen.

C. Einfluß der Lage.

a) Entfernungslage: Die ertragmindernde Lage am Rande der Stadt drückt den Bodenpreis hinab, so daß er in dem Gelände, in welchem fürs erste keine Bebauung zu erwarten ist, auf den land- oder fortwirtschaftlichen Nutzungspreis hinabsinkt. Das Heide- und Waldland am Kalkweg wurde mit 2,50 und 3,— M. je qm verkauft, das günstiger gelegene Land jenseits der Eisenbahn mit M. 6,50. Näher an der Bebauungsgrenze liegende Parzellen erzielten M. 7,— und 8,— (östliches Neudorf). Aufgeschlossenes Gelände in der Vorortzone wurde mit 10,— bis 12,— M. gehandelt, während in der Bauzone bis 15,— M. verlangt und gezahlt wurden. In Wanheimerort, das 3 bis 4 km von der Stadtmitte entfernt liegt, betrug der Bodenpreis M. 15,— bis 18,—, und erreicht nur in Geschäfts-

oder Verkehrsstraßen (Wanheimerstraße, Düsseldorferstraße) Preise bis zu M. 25,— pro qm.

Im näher gelegenen Hochfeld, das denselben baulichen Charakter trägt, steigen die Preise auf M. 20,— bis 25,— und betragen in Geschäftslagen M. 30,— bis 40,—. Im nahe der Stadt gelegenen Dellviertel, einem reinen Mittelstandswohnviertel, wurden Preise von M. 30,— bis 50,— festgestellt. An der Mülheimer- und Königstraße steigen die Preise von außen nach innen wie folgt:

Lage	qm-Preis	Entfernung von der Stadtmitte in km
Am Sternbuschweg	25,— M.	2,5
An der Lutherstraße (Verkehrspunkt)	30,— M.	2,0
An der Pappenstraße	28,— M.	1,8
An der Ludgeriestraße	70,— M.	1,5
An der Neudorferstraße	80,— M.	1,3

Jenseits der Bahnüberführung (Hauptbahnhof) wurde über M. 100,— für den qm gezahlt und an der Düsseldorferstraße kurz vor der Altstadt bis zu M. 300,—. Dieselben Feststellungen sind an fast allen zur Stadt führenden Straßen zu machen. So betrugen z. B. die Preise an dem Straßenzug Werthauser-Charlottenstraße von außen nach innen: 11,—, 12,—, 20,—, 40,—, 60,— M. usw.

b) Die Geschäfts- und Verkehrslage ist weiterhin von großer Bedeutung. Die Altstadt als Geschäftszentrum hat qm-Preise von M. 100,— bis 400,— in den Hauptgeschäftsstraßen, während die schlechten Wohnstraßen am Hafen mit M. 40,— bis 60,— bewertet werden. Die hier verlaufende Schwanenstraße dagegen, die eine Reihe Geschäfte enthält und von der Straßenbahn durchfahren wird, weist Preise von M. 80,— bis 90,— auf. Die Steigerung des Bodenpreises gegenüber der Umgebung, soweit sie auf die Geschäftslage zurückzuführen ist, zeigt sich bei vielen Eckhäusern, an Straßenbahnhaltestellen, an Plätzen, wo mehrere Straßen zusammenstoßen, besonders aber am Hauptbahnhof und am Schlachthof. Geschäfts- und Verkehrslage sind hier meist gemeinsam für die Höhe des Bodenpreises von Ausschlag. Auf der Ruhrorterstraße nimmt die Preisbildung einen umgekehrten Verlauf, wie es sonst bei den zur Stadt führenden Strahlstraßen üblich ist. Ursache ist die günstige Geschäftslage in der Nähe der Ruhrbrücke, infolge der von den Ruhrorter Häfen her zu erwartenden Schifferkundschaft. Infolgedessen verläuft die Preisbildung von außen nach innen wie folgt:

Zwischen Ruhrbrücke und Caßlerfelderstraße M. 35,— bis 40,—.
Straßenbahnhaltestelle Caßlerfelderstraße M. 30,—.
Zwischen Caßlerfelderstraße und Schwanentor M. 20,— bis 25,—.

Der letztgenannte Preis ist erstaunlich niedrig, wenn man berücksichtigt, daß die hochbewertete Altstadt anschließt. Damals (vor Durchlegung der Münzstraße) bestand das anschließende Altstadtviertel aber aus schlechtbebauten winkligen Gassen, an denen der qm für rund 40,— M. zu erwerben war.

c) Der Einfluß der gesellschaftlichen Lage ist schon unter B. angedeutet. Auf diesen sind die hohen Bodenpreise zurückzuführen an der Düsseldorferstraße und im Kaiserbergviertel. Die Wertschätzung der Grundstücke an der Düsseldorferstraße ließ kurz vor dem Kriege leicht nach, was auch in den Preisen zum Ausdruck kam.

Die Duisburger Bodenpreise sind als niedrig zu bezeichnen. Durchweg werden in den Nachbarstädten — vielleicht mit Ausnahme Oberhausens — höhere Preise gezahlt, die höchsten in Köln[20]), da hier die schärfste Bodenausnutzung durch Mietkasernen größeren Umfang angenommen hatte.

In Duisburg fehlt die Mietkaserne, obgleich ihrer Entstehung keine baupolizeilichen, sondern nur in der vorhandenen Grundstücksform und in der überlieferten Grundrißgestaltung zu suchende Hinderungsgründe im Wege standen. Man ist mit dem Boden ziemlich verschwenderisch umgegangen und nutzte das Blockinnere nur in geringerem Umfange aus. Der infolgedessen geringe Bodenertrag bedingte einen niedrigen Bodenpreis.

Die Bodenpolitik der städtischen Verwaltung ist bei dieser Preisbildung ohne wesentlichen Einfluß gewesen. Soweit die Stadt nicht nur Industrieansiedlungspläne mit ihrer Bodenpolitik verfolgte, ist das zur Beeinflussung der Bodenpreisbildung zur Verfügung stehende Land viel zu klein, um irgendwie durch seinen Verkauf auf den privaten Handel einzuwirken. Die niedrigen Bodenpreise sind also nicht etwa wie in Kiel[21]) städtischer Tätigkeit zu verdanken. Aus den städtischen Verwaltungsberichten Duisburgs ist allerdings zu ersehen, wie sehr die Verwaltung die Entwicklung des Bodengeschäftes verfolgt und immer wieder versuchte, durch Appelle an die Öffentlichkeit und Ermahnungen der Bodeneigentümer die Preise niedrig zu halten. Die tatsächliche Entwicklung aber nahm keine Notiz von solchen Ermahnungen, und wirksamere Mittel standen der Stadt nicht

[20]) vergl. Lenz a. a. O., S. 181 ff.
[21]) vergl. Wissing, a. a. O., S. 176.

zur Verfügung. Der Zwang, der durch Einrichtung von Zweckvierteln auszuüben versucht wurde, schlug, wie oben erwähnt, in seiner Auswirkung fehl.

Überblick über die geschichtliche Entwicklung von Bodenpreisen in Duisburg.

Lage	Art der Bebauung	Bodenpreise				
		Jahr	qm/ℳ nicht aufgeschloss.	Jahr	qm/ℳ aufgeschlossen	1914 qm/ℳ aufgeschl.
	Dellviertel					
Gold-, Wall-, Fr.-Wilhstr.	mittlere Mietstockwerkhäuser	1877	7—8	—	—	50—70
Humboldtstr.	„	—	—	1877	15,90	40—60
Dellplatz	„	1877	7,20	—	—	
	Hochfeld					
Hagelstr., Heerstr.	mittlere und Arb.-Mietstockwerkhäuser	1877	4,80	1877	8,40	30—35
Breitestr.		—	—	1881	10,50	
Johanniterstr.	Arb.-Mietstockwerkhäuser	1904	5,90	—	—	18—20
Hochfelder Markt	„	1900	4—5	1900	7—10	20—25
	Neudorf					
Flurstr.	Arb.-Mietstockwerkhäuser	1901	5,60	—	—	15
	Düssern					
Prinzenstr.	bessere Mietstockwerkhäuser	1895	5—8	1905	15—20	25—30
Kaiserberg	herrsch. Familienhäuser (Zweckv.)	1900	7	—	—	35—50
	Wanheimerort					
Wanheimerstr.	Arb.-Mietstockwerkhäuser	1872	0,65	—	—	15—20
	Wasserviertel					
Nahestr.	herrschaftl. Mietstockwerk- u. Familienhäuser	1905	7,50—9	1905	18	40—60
Stadttheater	—	1910	32	—	—	—
Erft-, Nahe-, Mainstr	wie vor.	—	—	—	—	40—60
	Altstadt.					
Peterstal	2—2½stöck. Arb.-Miethäuser,	—	—	1881	13	40—60
Wallgrundstücke	beste Geschäftslage	—	—	1858	4,25	60—250

Schlußbetrachtung.

Das Erweiterungsgebiet, welches der Stadt Duisburg zur Verfügung stand, war im Vergleich zum Stadtkern sehr groß, selbst wenn man das Hoch- und Grundwassergebiet im Norden und Nordosten, das z. T. erst gegen Ende des untersuchten Zeitabschnitts bebauungsfähig wurde, außer Betracht läßt. Berücksichtigt man noch, daß innerhalb der Stadtmauer viel unbebautes Gartenland lag, das durch den Hafenbau um 1840 hochwasserfrei wurde, so ist festzustellen, daß ein Überfluß an Bauland vorhanden war.

Die bauliche Entwicklung beginnt nun nicht allein vom Altstadtrand ausgehend, sondern es sind eine ganze Reihe Entwicklungsgebiete festzustellen, die infolge der Industrieniederlassungen in Neudorf und am Rheinufer entstanden. Auch der abseits der Altstadt angelegte Hauptbahnhof begünstigte die bauliche Erschließung eines großen Gebiets. Von einem Stadtrand im üblichen Sinne kann demnach für Duisburg keine Rede sein.

Infolge der Größe des Entwicklungsgebietes wurde die behördliche Überwachung der Bautätigkeit vernachlässigt und das „wilde Bauen" war jahrzehntelang in den Außenbezirken üblich.

Die kleine landwirtschaftliche Parzellierung der Feldmark unterband im wesentlichen den spekulativen Bodenhandel, förderte die Größe des Baulandangebotes und hielt den Bodenpreis niedrig.

Wenn auch die starke Bevölkerungszunahme der Stadt, beruhend auf der industriellen Entwicklung, das Entstehen der Mietkaserne vermuten ließ, so sind in Duisburg aus oben dargestellten Gründen nur im geringen Maße Entartungen des alten Dreifensterhauses eingetreten, und die Mietkaserne ist unbekannt.

Der niedrige Bodenpreis reizte zur schärfsten Form der Ausnutzung des Baulandes nicht an, ja in vielen Fällen erschöpfte man noch nicht einmal die Ausnutzungsmöglichkeiten, die durch die Bauordnungen gegeben waren.

Diese Entwicklung kommt zum Ausdruck in der niedrigen Behausungsziffer und in der ebenso niedrigen Miete und Grundrente.

Nicht unerwähnt soll bleiben, daß das Straßenbahnnetz, welches die einzelnen Entwicklungszentren miteinander verband, wesentlich beitrug zur Aufschließung der zwischen ihnen liegenden Gebiete.

Duisburg bietet somit ein Beispiel dafür, daß ohne behördliche Eingriffe und ohne städtische Bodenvorratswirtschaft ein baulich gesundes Gemeinwesen entstanden ist, allein durch die Gunst der Entwicklungsgrundlagen. Die bauliche Entwicklung hielt im allgemeinen

mit dem Bedürfnis Schritt, man kennt keine Mietkaserne aber auch keine „Hypothekenfriedhöfe" wie in anderen rheinischen Großstädten.

Demgegenüber sind die Nachteile der baulichen Entwicklung — das Fehlen der Kanalisation in manchen Bezirken, schlechter Straßenausbau, städtebaulich unschöne Entwicklung usw. — unerheblich.

Wenn in anderen Städten — z. B. in Kiel — die bauliche Entwicklung deshalb günstig verlief, weil die Stadtverwaltung mit großen aufgeschlossenen Bodenmengen den Bodenpreis auf angemessener Höhe hielt, so verläuft in Duisburg die Entwicklung ähnlich, nur mit dem Unterschied, daß der freie Markt Mengen von Bauland anbot, und daß man auf das Aufgeschlossensein keinen Wert legte und legen brauchte.

Das große Bodenangebot auf dem freien Markt machte eine städtische Bodenwirtschaft überflüssig.

Obwohl in Duisburg also viele Voraussetzungen für die Entstehung der Mietkaserne gegeben waren, ist dort diese Form des Wohnhauses unbekannt geblieben, ohne daß irgendein behördlicher Einfluß ausgeübt wurde.

Literatur.

Spiethoff, Prof. Dr. A., Boden und Wohnung. Bonner Staatswissensch. Untersuchungen, Heft 20.

Akten der Stadt Duisburg.

Averdunk, H., Geschichte der Stadt Duisburg bis zur endgültigen Vereinigung mit dem Hause Hohenzollern 1666. Duisburg 1894.

Averdunk-Ring, Geschichte der Stadt Duisburg. Essen 1927.

v. Borries, Die älteste Geschichte des Duisburger Waldes. Duisburg 1866.

Bürgerbuch der Stadt Duisburg mit Nachträgen. 1912.

Eberstadt, Rheinische Wohnverhältnisse und ihre Bedeutung für das Wohnungswesen in Deutschland. Jena 1903.

— Handbuch des Wohnungswesens. Jena 1912.

— Neue Studien über Städtebau und Wohnungswesen, Jena 1912.

Festschrift, Gesundheitswesen in Duisburg. 1909.

Jahresberichte der gemeinnützigen Bauvereine in Duisburg.

Lenz, Dr. Lothar, Die Mietkaserne in Köln. Bonner Staatswissensch. Untersuchungen, Heft 14.

v. Mangoldt, Die städtische Bodenfrage, Göttingen 1907.

Pläne und Karten aus dem Archiv und dem Bauamt der Stadt Duisburg.

Reiff, Dr. Fritz, Entartung des Familienhauses im Rheinland. Bonner Staatswissensch. Untersuchungen, Heft 17.

Schilling und Stubben, Die Bauordnung. Schriften des Vereins f. Sozialpolitik, Bd. 95.

Statistik und Topographie des Reg.-Bezirkes Düsseldorf; herausgegeben von Dr. v. Viebahn. Düsseldorf 1836.

Statistische Monatsberichte der Stadt Duisburg ab 1908.

Schöbel, Dr. Fritz, Das Kleinwohnungswesen in Duisburg. Jenaer Dissertation 1922.

Verwaltungsberichte der Stadt Duisburg 1866—1913.

Voigt, A., Kleinhaus und Mietkaserne, Berlin 1905.

Voigt, P., Grundrente und Wohnungsfrage in Berlin und seinen Vororten. Jena 1901.

Wissing, Dr. Jürgen, Die Boden- und Wohnungsverhältnisse in Kiel. Bonner Staatswissenschaftliche Untersuchungen, Heft 15.

Lebenslauf.

Ich, Ernst Walter Reichardt, wurde am 18. Februar 1899 in Duisburg als Sohn des Straßenbahn-Direktors Rudolf Reichardt und seiner Ehefrau Luise geb. Günther geboren. Ich bin evangelischer Religion.

Das Reifezeugnis des Realprogymnasiums in Lennep (Rhl.) erhielt ich als Kriegsbeschädigter im Februar 1919.

Ich besuchte folgende Universitäten:

1. Marburg — Sommer-Semester 1919;
2. Freiburg — Winter-Semester 1919/20;
3. Bonn — Sommer-Semester 1920 bis Winter-Semester 1923/24.

Die mündliche Prüfung zur Erlangung des Doktorgrades legte ich in Bonn am 5. März 1924 ab.

Die vorliegende Abhandlung wurde auf Veranlassung und unter Leitung von Herrn Prof. Dr. A. Spiethoff angefertigt.